

Prix de ce N°
trois francs

Vie au Grand Air

20^{me} Année
20 Déc^r 1919



Dans ce Numéro:

Le Salon de l'Aéronautique

FP 19

Editions Pierre Lafitte

*Porte-t-elle?
bien la devise!*



**LES MEILLEURS
PRODUITS
LES MEILLEURS
CUISINIERS
LES MEILLEURES
CONSERVES**

**Confitures
et Gelées**
Amieux-Frères
FRAICHEUR & ARÔME

AMIEUX-FRÈRES
CONSERVENT FRAIS
TOUT CE QUI SE MANGE:
FRUITS, LÉGUMES, VIANDES, POISSONS, ETC.



Le seul Brûleur
n'étant pas en amiante.

Les locaux ozonisés sont à
l'abri des épidémies par la

LAMPE HYGIÉNIQUE BERGER

à brûleur condensateur au
NOIR DE PLATINE,
producteur d'aldéhydes,
breveté S. G. D. G.

Garanti d'un fonctionnement irréprochable.

Le **Noir de Platine** a seul la propriété de condenser les
gaz et d'oxyder les matières organiques germes, microbes, etc.;
Aspire et absorbe la fumée du tabac et toutes les mauvaises
odeurs;

Chasse les moustiques;
Assainit et parfume l'air;
Détruit les odeurs de cuisine.

PRIX DES LAMPES

Nickelée blanche à facettes... } depuis 10 fr.
Dorée cristal taillé Baccarat... }
Lampes de luxe, cristaux taillés et porcelaines décorées genre ancien et chine
de 30 à 150 fr.

L'OZOALCOOL, désinfectant énergique, produit en brûlant,
dans la LAMPE BERGER, des aldéhydes et de l'ozone, doués
d'une grande puissance antiseptique.

Adresser
les commandes : 18, rue Duphot (face la Madeleine) PARIS.

→ EXCEPTIONNEL

Pendant 1 mois seulement aux lecteurs de cette revue

Le plus beau Cadeau de Noël et du Jour de l'An sera un :

“ Nécessaire PHOTO-PLAIT ”

AVEC LUI, TOUT LE MONDE, MÊME LES ENFANTS, POURRONT, AU
BOUT DE QUELQUES HEURES, FAIRE D'EXCELLENTE PHOTOGRAPHIES

LECTEURS qui désirez faire de la Photo, n'hésitez pas
et procurez-vous de suite un des nécessaires ci-dessous :

- N° 1. **Buster-Brown 6×9.** — Petit appareil pour jeunes gens, jeunes filles, élèves des lycées, chargement
en plein jour avec bobines de 6 poses.
L'appareil complet avec accessoires et instructions. *Prix* 55 fr.
- N° 2. **Vest-Pocket Ansco 4×6 1/2.** — Le plus petit des appareils à pellicules, se chargeant en plein jour,
richement gainé, objectif rectiligne, obturateur 1/100°.
L'appareil complet avec accessoires et instructions. *Prix* 145 fr.
- N° 3. **Le Platos 6 1/2×9.** Petit appareil de poche gainé maroquin, objectif rectiligne, obturateur 1/100°.
Permet la photo des couleurs. L'appareil complet avec accessoires et instructions. *Prix* 120 fr.
- N° 4. **Le National 9×12.** — Appareil sérieux, principalement construit pour débutants, objectif périscopique.
L'appareil complet avec accessoires et instructions. *Prix* 89 fr.
- N° 5. **Le Platoscope 45×107.** — Petit appareil stéréoscopique gainé maroquin, objectifs achromatiques,
obturateur 1/100. L'appareil complet avec accessoires et instructions. *Prix* 85 fr.

Demandez de suite au PHOTO-PLAIT, 37, rue Lafayette, Paris-Opéra

◇ ◇ ◇ ◇ la notice explicative donnant la description des Nécessaires ◇ ◇ ◇ ◇

LE
CATALOGUE DE

VIENT DE

LA PREMIERE
VOITURE
FRANÇAISE
CONSTRUITE
EN GRANDE
SÉRIE

PARAITRE

LA 10 HP ANDRÉ CITROËN

ENVOYE FRANCO

≡ SUR DEMANDE ≡



ANDRÉ CITROËN

INGENIEUR - CONSTRUCTEUR

113 A 145

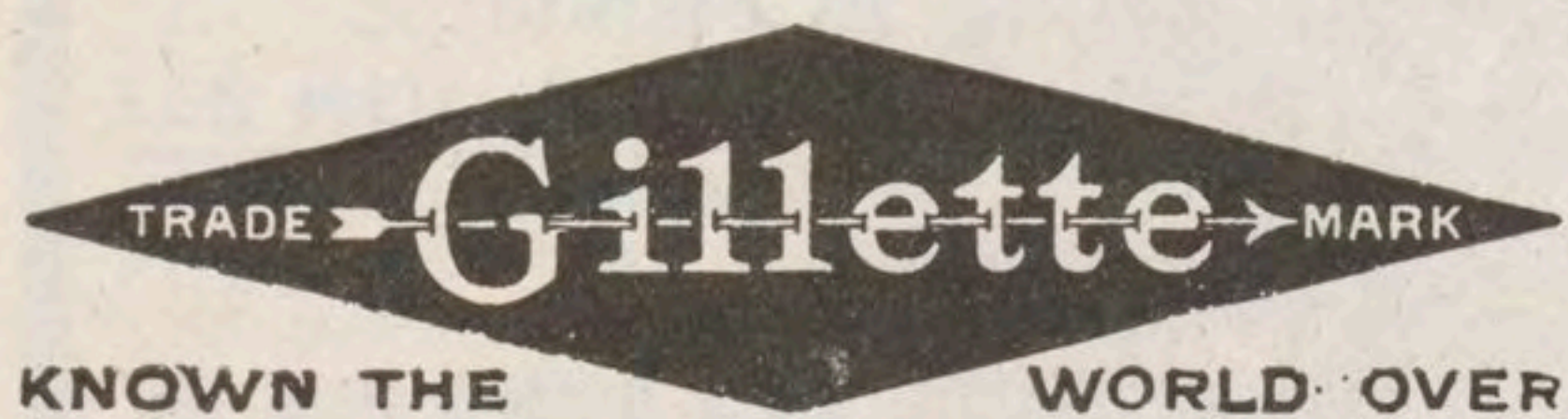
QUAI DE JAVEL

PARIS

RASOIRS DE SURETÉ & LAMES

Gillette

EMPLOYÉS
PARTOUT PAR TOUS

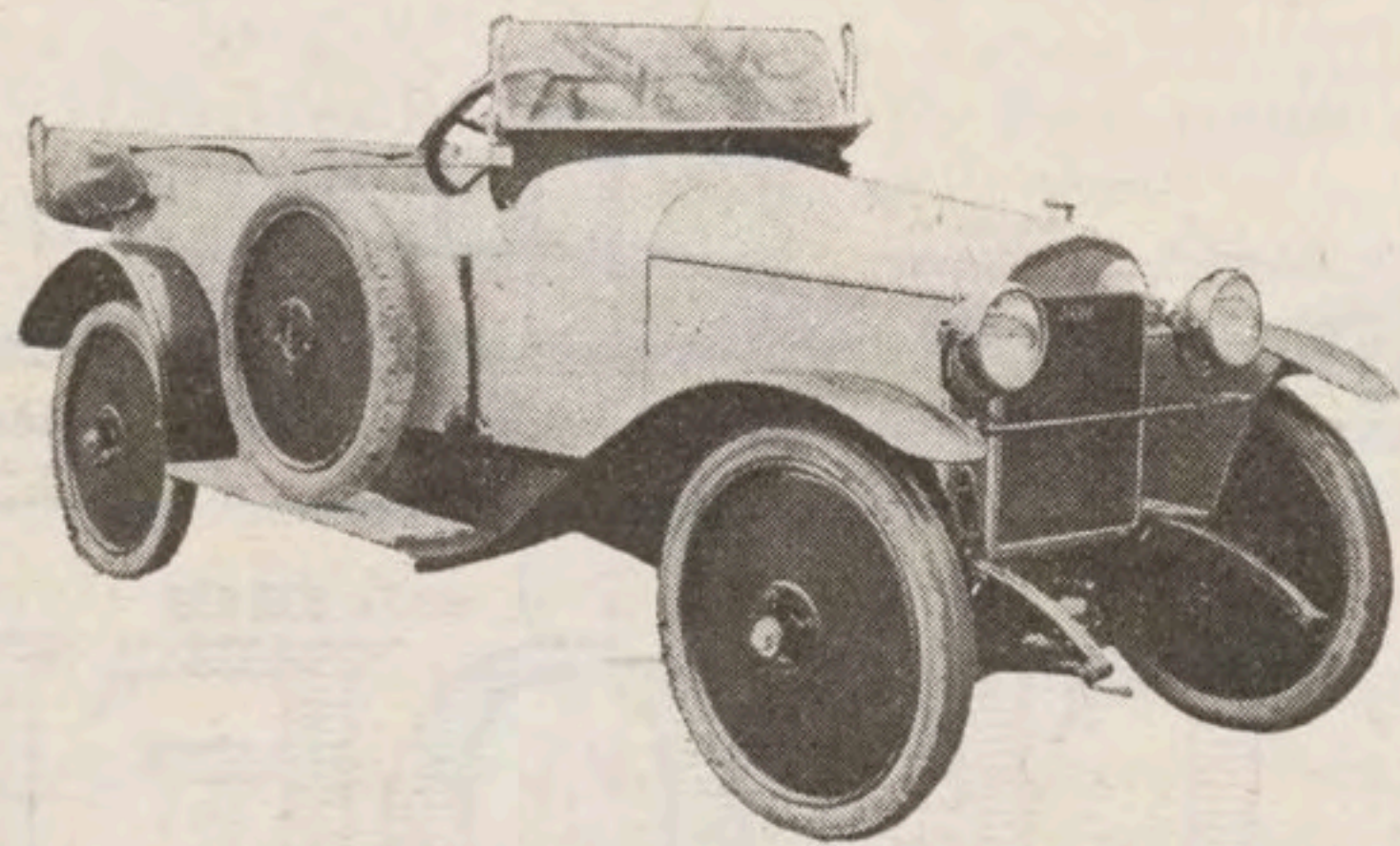


EN VENTE PARTOUT

LA NOUVELLE 11 HP

ALVA

Livraison très rapide



USINE & SIÈGE SOCIAL

50-52, Rue de Lorraine, COURBEVOIE (Seine)

TÉLÉPHONE N° 278



Tous ceux qui aiment les
jolies choses doivent voir
et consulter le n° que la

VIE A LA CAMPAGNE

consacre ce mois-ci à
L'ART RUSTIQUE AUX
PAYS DE FRANCE

*Meubles paysans et bourgeois,
alsaciens et lorrains.*

Buffets, lits, horloges, sièges, crédences,
armoires, bahuts, etc. — Plus de 200 mo-
dèles choisis dans les demeures paysannes,
chez les amateurs et dans les châteaux.



LE NUMÉRO-ALBUM

4 francs

LIBRAIRIE HACHETTE

79, Boulevard Saint-Germain — PARIS

L'HIVER EN SUISSE

Tous les renseignements désirables ainsi que les brochures illustrées seront envoyées sur demande par
l'OFFICE SUISSE DU TOURISME à ZURICH et sa succursale à LAUSANNE
Les hôtels suisses offrent tout le confort désirable (chauffage central).

Demander le Guide des Hôtels de la Suisse qui mentionne les prix de pension actuels.

BERNE-LOETSCHBERG-SIMPLON

(Chemin de fer des Alpes Bernoises).

Ligne internationale aboutissant dans l'Oberland bernois aux centres des sports d'hiver : Zweisimmen, Gstaad, Saanen, Frutigen, Kandersteg, Adelboden, Wengen, Grindelwald, Murren, Meiringen, Beatenberg. Train électrique.

ADELBODEN :: 1.400 Mètres s/m. ::
Paris-Berne-Loetschberg-Simplon.

Station d'hiver renommée, sans brouillard
et bien ensoleillée, invite ses amis français.

: KANDERSTEG :

1.200 Mètres.

Oberland bernois.

Trains internationaux par la ligne du Loetschberg.

**GRINDELWALD-
MURREN-WENGEN** Oberland bernois.
Région de la Jungfrau.
Trois centres sportifs
de premier ordre.

Tous les genres de sports.

Prospectus et programmes.

LA LIGNE DU SIMPLON

(Le plus long tunnel du monde)

et ses voies d'accès traversent des RÉGIONS TRÈS PITTO-
RESQUES de la Suisse; du Valais, Lac Léman, Oberland bernois et Jura.

:: Renseignements : ASSOCIATION PRO SEMPIONE, LAUSANNE. ::

: LAUSANNE-OUCHY :

Lac Léman. - Ligne du Simplon.
Ville d'éducation. - Centre de tourisme.

Le Bureau officiel de renseignements (Galeries du Commerce) répond à toutes les demandes.

LUGANO STATION DE SÉJOUR RENOMMÉE
DE LA SUISSE MÉRIDIONALE

Centre d'excursions. - Climat doux.

Superbe séjour pendant toute l'année 1918; 2.300 heures d'insolation.

KURSAAL - GOLF - TENNIS

L'Hiver dans les Grisons

Stations climatériques et sportives renommées.

Demandez la brochure illustrée " L'HIVER DANS LES GRISONS " - au Bureau Officiel de Renseignements, à COIRE (Grisons Suisses). -

AROSA :: 1.800 Mètres (Grisons). ::
Situation climatérique de premier ordre.

:: VASTE CHAMP DE SKIS SANS PAREIL ::

Chemin de fer électrique Coire-Arosa.

DAVOS

- Station climatérique. -

1.500-1.800 Mètres d'altitude.

SPORTS D'HIVER

SAINT-MORITZ CENTRE MONDIAL
DES SPORTS D'HIVER
(Novembre-Mars).

Programme d'hiver et liste d'hôtels
envoyés par le Directeur du Curverein, Saint-Moritz.

MONTREUX-OBERLAND-BERNOIS

Route directe du Léman au Lac de Thoune.

Région idéale pour sports d'hiver
aux Avants, Château d'Oex, Saanen, Gstaad,
Saanenmooser, Zweisimmen, Lenk-les-Bains.

CHATEAU D'OEX-SUR-MONTREUX

Station sportive et climatérique de premier ordre.
Altitude 1.000 Mètres. - Pas de brouillard.

Bureau officiel de renseignements.

ZURICH

Le centre intellectuel et commercial de la Suisse.

Offre tous les avantages d'une grande ville.

La Vie au
Grand Air

COMME LES AUTOS
ÉCLAIREZ
VÉLOS & MOTOS
PAR PROJECTEUR
ÉLECTRIQUE
AVEC
L'ALTERNACYCLE

B. S. G. D. G.
GARANTI
Prix: 55 F.

EN VENTE PARTOUT
Gros: Etablissement L. ROSENGART
65, Boul^d Soult, PARIS



FAITES DES SPORTS D'HIVER

et équipez-vous chez

TUNMER

PARIS, 1, pl. St-Augustin - BORDEAUX, 96, r. Ste-Catherine

CHANDAILS et SWEATERS PURE LAINE
COSTUMES, JUPES, JAMBIÈRES
SKIS, LUGES, PATINS

Catalogue TOUT POUR TOUS SPORTS franco



Pour rendre votre Chauffeur
digne de votre
nouvelle voiture,
habillez-le



AUX MARINS

7 et 9, Avenue de la Grande-Armée
PARIS

Les articles d'hiver sont arrivés

— Equipements complets, Leggings, Gants, Lunettes, etc. —

PNEUS A GORGES PALMER

(CRÉATEURS DE LA CHAPE TROIS NERVURES)

24, Boulevard de Villiers. — LEVALLOIS-PERRET (Seine)

Téléphone : Wagram 58-85. (A 200 mètres de la porte de Villiers - Paris) Télégrammes : Tyrtcord-Levallois.

HUILES & GRAISSES

G.D

Employées par tous
les Automobilistes

G.E. HEBERT 7, Rue GIDE
LEVALLOIS-PERRET Tél. 273

OBJETS D'ART • COUPES • MÉDAILLES
INSIGNES

BOUSSARD Fab'

ÉDITEUR des ŒUVRES de HUGUENIN

170, Rue du Temple

PARIS

Téléph. : ARCHIVES 37-21

SOUDURE AUTOGÈNE, Garantie sur tous Métaux

Réparations pour l'Automobile de toutes pièces cassées ou usées



Groupes de 4 cylindres fonte.

SPÉCIALISTES pour

CYLINDRES

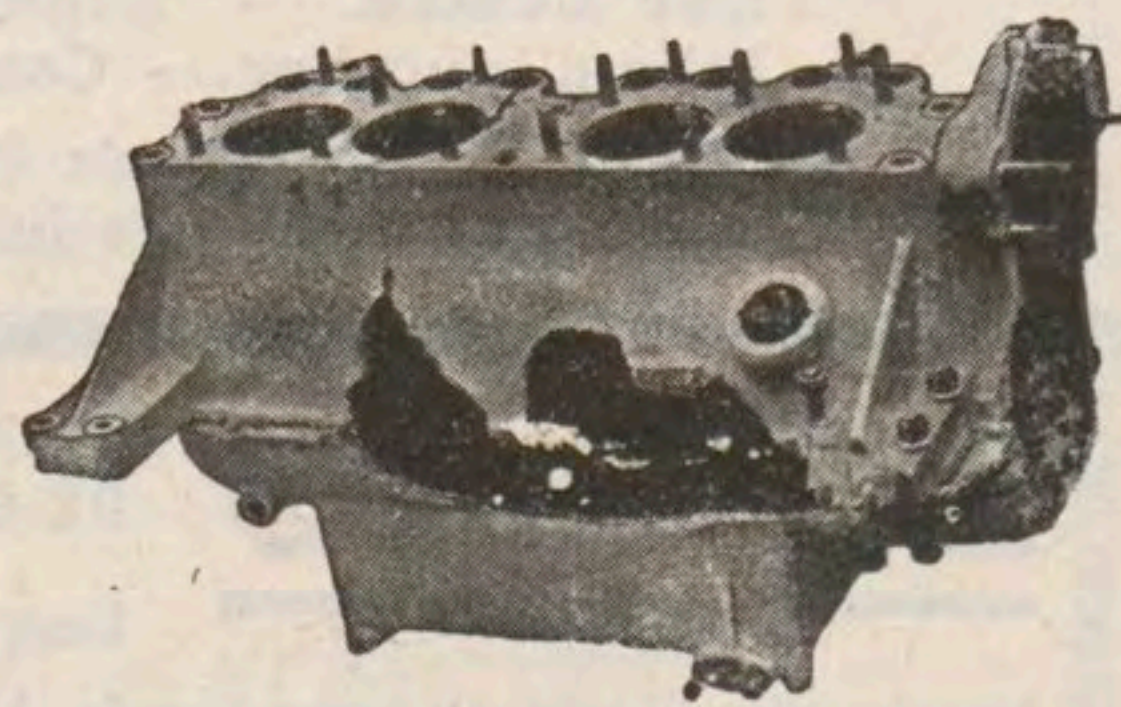
CARTERS

VILEBREQUINS

ENGRENAGES

CHASSIS

— BATIS DE MACHINES —



Carter de moteur aluminium.

Victor JACQUET, 20, Boulevard de Villiers, LEVALLOIS (Seine) --:-- Téléph. : LEVALLOIS 556

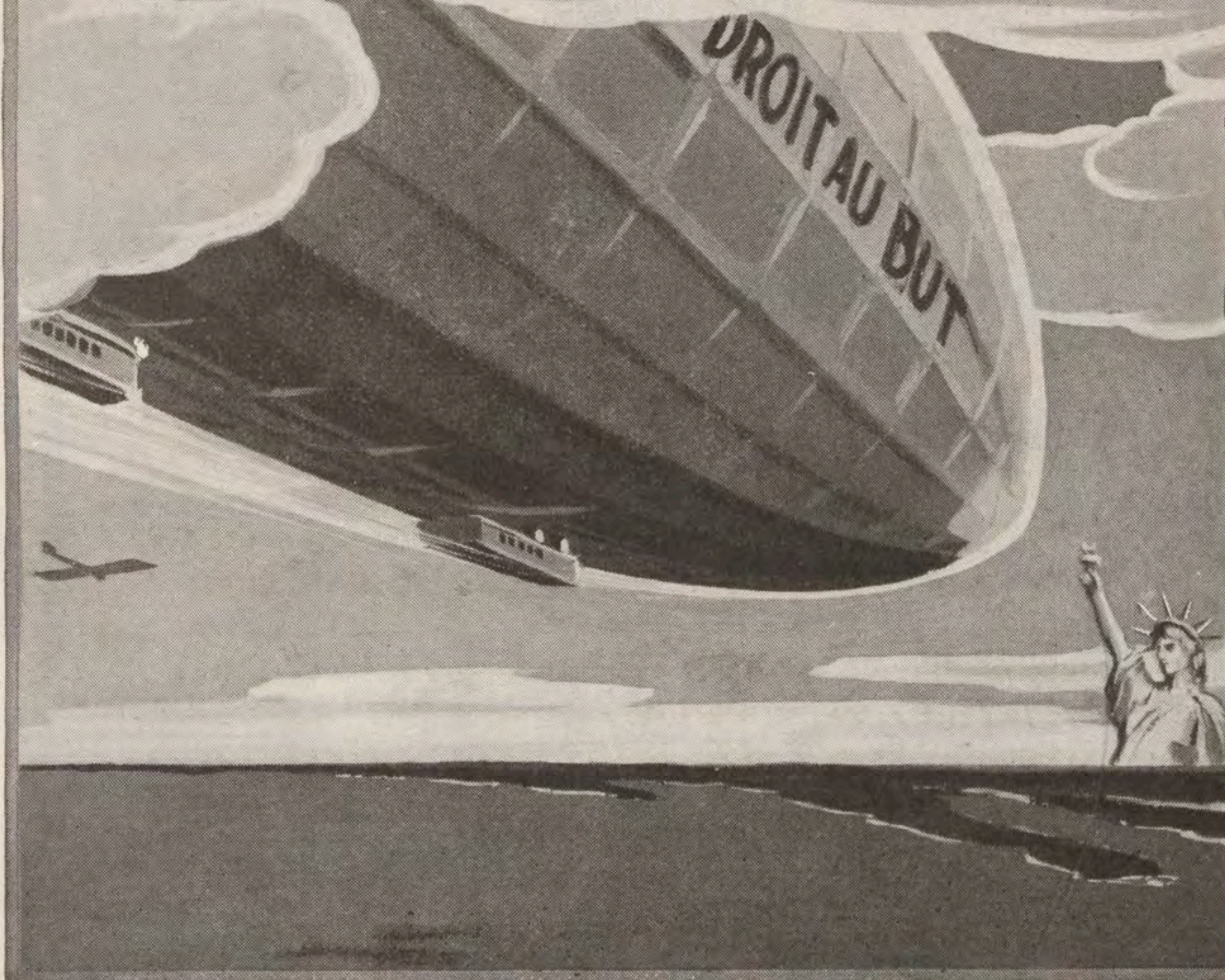
Carburateur CLAUDEL

QUELQUES PERFORMANCES :

Premières traversées
de L'ATLANTIQUE
..... sur Avion
.. et sur Dirigeable ..

.. Essais Officiels ..
.... de vitesse du
29 Septembre 1919
298 k. 500 à l'heure
.. sur Monoplace ..
253 kilm. à l'heure
.... sur Biplane

Le Carburateur
== Universel ==
"CLAUDEL"
== 1920 ==
est actuellement
le Carburateur



LE PLUS } Pratique
Économique

parce qu' }

- 1° Il peut s'adapter immédiatement sur tous moteurs.
- 2° Il peut se démonter instantanément en agissant sur un simple bouton, qui libère immédiatement, gicleur, cuve, pointeau, flotteur.
- 3° Il garde tous les avantages de puissance intégrale et d'économie du carburateur vertical tout en ayant les commodités du carburateur horizontal.

S^{té} A^me des Carburateurs et
Appareils **CLAUDEL**

== 42, rue de Villiers, ==
LEVALLOIS-PERRET (Seine.)



Etrennes Sportives!!!

Ballons, extenseurs, Patins à roulettes, raquettes, maillots et tous articles de Sports
à Prix réduits.

chez le fabricant Elims Pierre

Le vrai spécialiste fournisseur des Grands Champions
10, Faubourg Montmartre - PARIS
dans la cour du Journal l' "Auto"

Ne pas confondre. — Maison vendant au détail pour le prix du gros.
Facilités de paiements par Bons Dufayel.

THÉ DE L'ÉLÉPHANT

P.L. DIGONNET & C^{ie} Importateurs
25 Rue Curial MARSEILLE

ARTICLES POUR TOUS SPORTS

ROYAL SPORT

FABRICANTS SPECIALISTES

IX^e Arr.
8, RUE MONTYON PARIS

MEILLEUR MARCHÉ DE TOUT PARIS

CATALOGUE ILLUSTRÉ FRANCO SUR DEMANDE

Nom-breux **TAPIS** Orient et autres, bas prix, carpettes, lots moquettes.
SALON véritable Aubusson, 2.400 fr., et salons soierie, bergères riches, 375 fr.
lustres, nombreuses paires grands rideaux, meubles, objets d'art, tableaux, pastels, etc. Offres raisonnables acceptées, cause départ. Déposés et visibles.
Remise **CARDINAL**, 233^{bis}, faubourg St-Honoré (8^e arr.)

MARIAGES Office d'union à Chaux, Côte-d'Or, crée sur l'instigation de nos hommes éminents, fonctionne d'après leurs données et conseils, pour la grandeur de la France. Toutes personnes désireuses de créer un foyer ont intérêt à s'y adresser.
Joindre 0 fr. 45 pour réponse et renseignements.

POUR CONSTRUIRE SA MAISON

CONSTRUCTIONS RAPIDES 25, BOULEVARD BONNE-NOUVELLE PARIS

EN CIMENT ARMÉ

LES TRAVAUX FINIS EN 2 MOIS

L'HABITATION

TOURISME SPORTS

EXIGER

LA JUMELLE A PRISMES

"AFSA"

THÉÂTRE COURSES

LA PLUS LUMINEUSE

USINE ET BUREAUX 21, Rue de la Fontaine-au-Roi. PARIS. 11^e Arr. TEL. Roquette 45-42

BARDOU, SAVARD & C^{ie}
12, Boulevard Sébastopol, PARIS

Fabriquent en France des engins pour
Tous les **SPORTS!**

BOXE
TENNIS
ESCRIME
FOOT-BALL
ATHLÉTISME
GYMNASTIQUE
ÉDUCATION PHYSIQUE

Demandez la meilleure raquette
:: **"BARSA"** ::
Catalogue Franco.

BELLE JARDINIÈRE
2, Rue du Pont-Neuf - PARIS

VÊTEMENTS
CONFECTIONNÉS et sur MESURE

Hommes, Dames, Jeunes Gens,
Fillettes et Enfants

Envoi franco du Catalogue et d'Echantillons sur demande
Succursales: PARIS, 1, Place de Clichy; LYON, MARSEILLE
BORDEAUX, NANTES, NANCY, ANGERS

Sportifs!

LA MARQUE FRANÇAISE

LIP

VOUS EST INDIQUÉE

POUR SA PRÉCISION
ET SON ÉLÉGANCE

En vente chez les bons horlogers



DANS CHAQUE
NUMÉRO :

1 roman

2 comédies

6 nouvelles

15 articles

12.000 lignes
de

lec-tu-res

et

pour-tous

APRÈS LES FATIGUES DU SPORT, L'ESPRIT A BESOIN DE SE
RETREMPER. VOUS TROUVEREZ CE REPOS DANS LES
LECTURES POUR TOUS
QUI VOUS OFFRENT DESORMAIS UNE EXTRAORDINAIRE
ABONDANCE DE LECTURES AUX GENRES LES PLUS VARIÉS.

Collaborateurs des
"LECTURES
POUR TOUS"

PIERRE LOTI.
ERNEST LAVISSE.
PAUL BOURGET.
HENRI LAVEDAN.
PAUL DESCHANEL.
RENÉ BAZIN.
ALEXANDRE RIBOT.
MAURICE DONNAY.
JEAN RICHEPIN.
EUGÈNE BRIEUX.
JEAN AICARD.
RENÉ DOUMIC.
MARCEL PRÉVOST.
HENRI DE RÉGNIER.
ALFRED CAPUS.
LOUIS BARTHOU.
RENÉ BOYLESVE.
HENRY BORDEAUX.

de l'Académie française.
A. MILLERAND.
R. VIVIANI.
R. PÉRET.
R. BESNARD.
Députés, anciens ministres.

SOMMAIRE DU NUMÉRO DE DÉCEMBRE

DEUX SOUVENIRS DE GUERRE, par le Maréchal
Foch et le Maréchal Joffre.
LA GRÈVE DES INTELLECTUELS, par Margès.
LE TRANCHE-MONTAGNE, nouvelle d'Henry Bor-
deaux, de l'Académie française.
ÉLOQUENCE, Nouvelle de René Boylesve, de
l'Académie française.
LE PATRONNET, par Jean Richepin, de l'Acadé-
mie française.
CONNAISSEURS, comédie de F. Vandérem.
SAVEZ-VOUS CE QU'ON DIT? (Indiscrétions.)
LA MEILLEURE PART, grande nouvelle de Paul
Bourget, de l'Académie française.
UN PEU D'IDÉAL, comédie de F. Timmory.
LES VITAMINES, par le docteur Variot.
DÉCEMBRE, sonnet d'Henri de Régnier, de l'Aca-
démie française.
NOS ACTRICES AU COIN DU FEU, Piérat, Fer-
rari, Régina B det.
LE PARIS DE LA VICTOIRE.

J.-H. ROSNY, aîné.
J.-H. ROSNY, jeune, de
l'Académie Goncourt.
LOUIS BATIFFOL.
PIERRE BENOÎT.

TRISTAN BERNARD.
FUNK BRENTANO.
DAUSSET.
AUGUSTE DORCHAIN.
MAX ET AL. FISCHER.

LA FOIRE AUX VANITÉS (bijoux, bibelots, etc.).
L'AVENIR DU CINÉMA, par Antoine.
LES ÉPIS MOISSONNÉS.
S. M. TURLUPIN, nouvelle de B. Machard.
LE BILLET D'UNE PARISIENNE, m. des théâtre,
exposition, mondanités, etc., par Jacqueline.
UNE COMMISSION ROGATOIRE, nouvelle de Pierre
Benoît.
L'ENTRÉE DES FRANÇAIS A BERLIN, par Ferdi-
nand Bac.
LA CONFÉRENCE, nouvelle de Léon Frapié.
LA SÉCURITÉ EN AVION, par Jean Dargon, pilote-
aviateur.
SOUS LA TERREUR RUSSIE, les époux dans la
prison, par Ludovic Naudeau.
UNE NOUVELLE MERVEILLE DES RAYONS X, par
les docteurs Lemon et Commandon.
L'ÎLE DES VAISSEAUX PERDUS, grand roman
d'aventures extraordinaires.

ROBERT DE FLERS.
CHARLES FOLEY.
LÉON FRAPIÉ.
GYP.
CHARLES LE GOFFIC.

G. HENRIOT.
GÉRARD D'HOVILLE.
EDMOND JALOUX.
GEORGES LENÔTRE.
AND. LICHTENBERGER.

Collaborateurs des
"LECTURES
POUR TOUS"

LOUIS MADELIN.
PIERRE MILLE.
LUDOVIC NAUDEAU.
PAUL REBOUX.
RAYMOND RECOULY.
ANDRÉ RIVOIRE.
R. DE LA SIZERANNE.
R. VANDEREM.
J. L. VAUDOYER.
ADRIEN VÉLY.
COLETTE YVER.
MIGUEL ZAMACOIS, etc.

Dessinateurs :

BARBIER.
BRISAUD.
BRUNELLESCHI.
DUTHIAC.
ABEL FAIVRE.
GORGUET.
GUILLONNET.
LELONG.
MARTIN.
MARTY. ETC., ETC.

TOUTES LES DISTRACTIONS DE L'ESPRIT — SUR TOUS LES SUJETS DES NOTIONS
CLAIRES, DES IMAGES SAISSANTES, GRACE AUXQUELLES VOUS SEREZ ARMÉS
POUR LES LUTTES DE LA VIE MODERNE.

EN UN AN
100 Romans, Comédies
et Nouvelles.



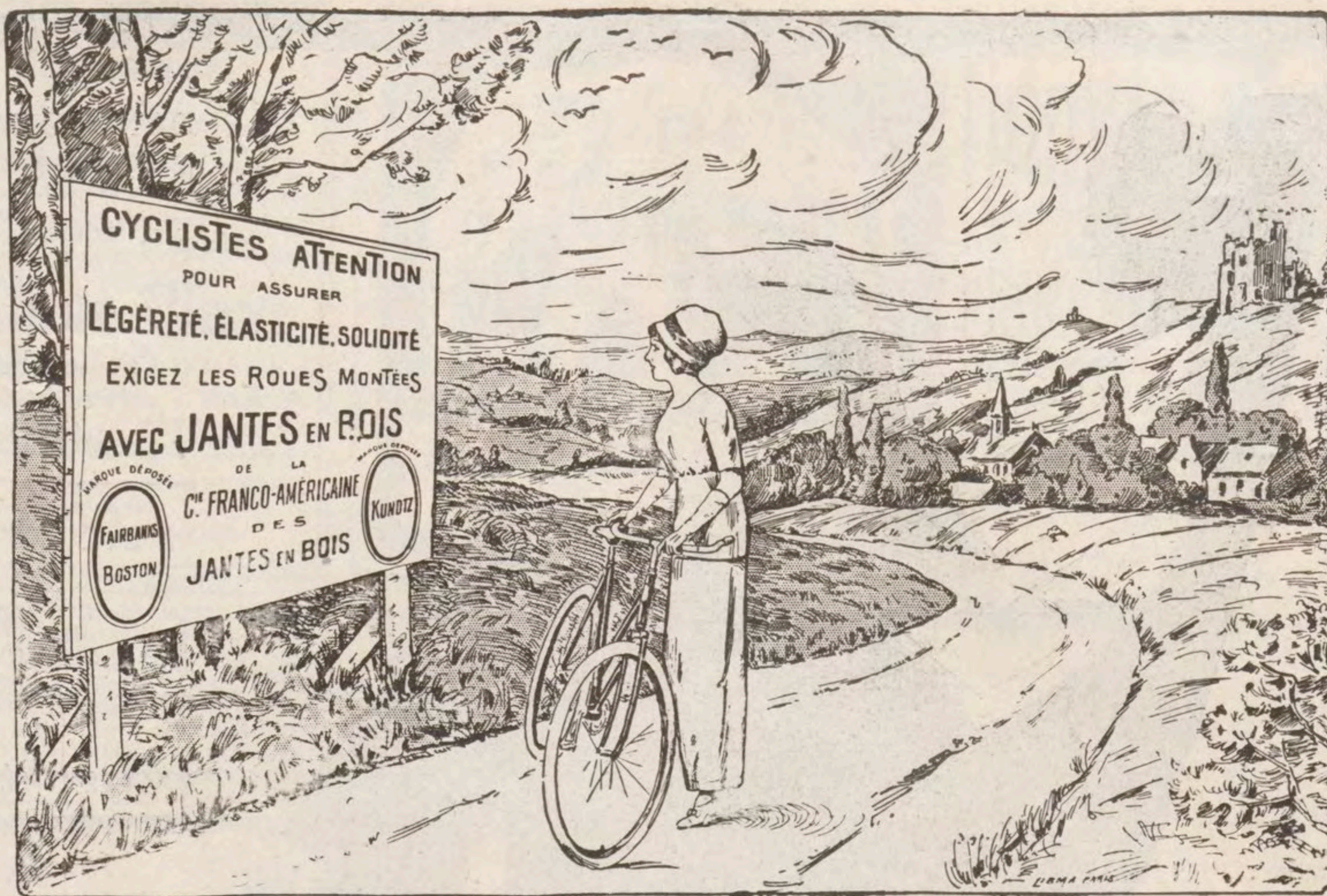
Le 1^{er} de
chaque mois 2 fr. Abonné :

Unan, 22 fr.



LIBRAIRIE HACHETTE

EN UN AN
200 Articles
Documentaires.



BUREAU : 40. Rue de l'Echiquier. — PARIS

POUR LE BUREAU
POUR LES VOYAGES
POUR LES SPORTS



PORTE-PLUME
RÉSERVOIR
GARANTI INVERSABLE

Dans toutes les bonnes Papeteries depuis... 17^{fr} 50

VENTE EN GROS

MAURICE JANDELLE : 105^{bis} RUE DAREAU, PARIS, TEL. GR. 3675

Éditions Pierre LAFITTE

LA COLLECTION ILLUSTRÉE

SPORTS - BIBLIOTHÈQUE

est le guide indispensable du sportsman

24 volumes parus.

90, Champs-Élysées, Paris.

SOCIÉTÉ ANONYME DES ÉTABLISSEMENTS BERGOUGNAN

Capital : 24.375.000 Francs.

Usines et Siège Social à CLERMONT-FERRAND

LE PNEU BERGOUGNAN

LISSE, FERRÉ, SCULPTÉ

ROULE
PARTOUT

PASSE
PARTOUT

SUR LES CARS ALPINS ET PYRÉNÉENS

LE BANDAGE PLEIN BERGOUGNAN

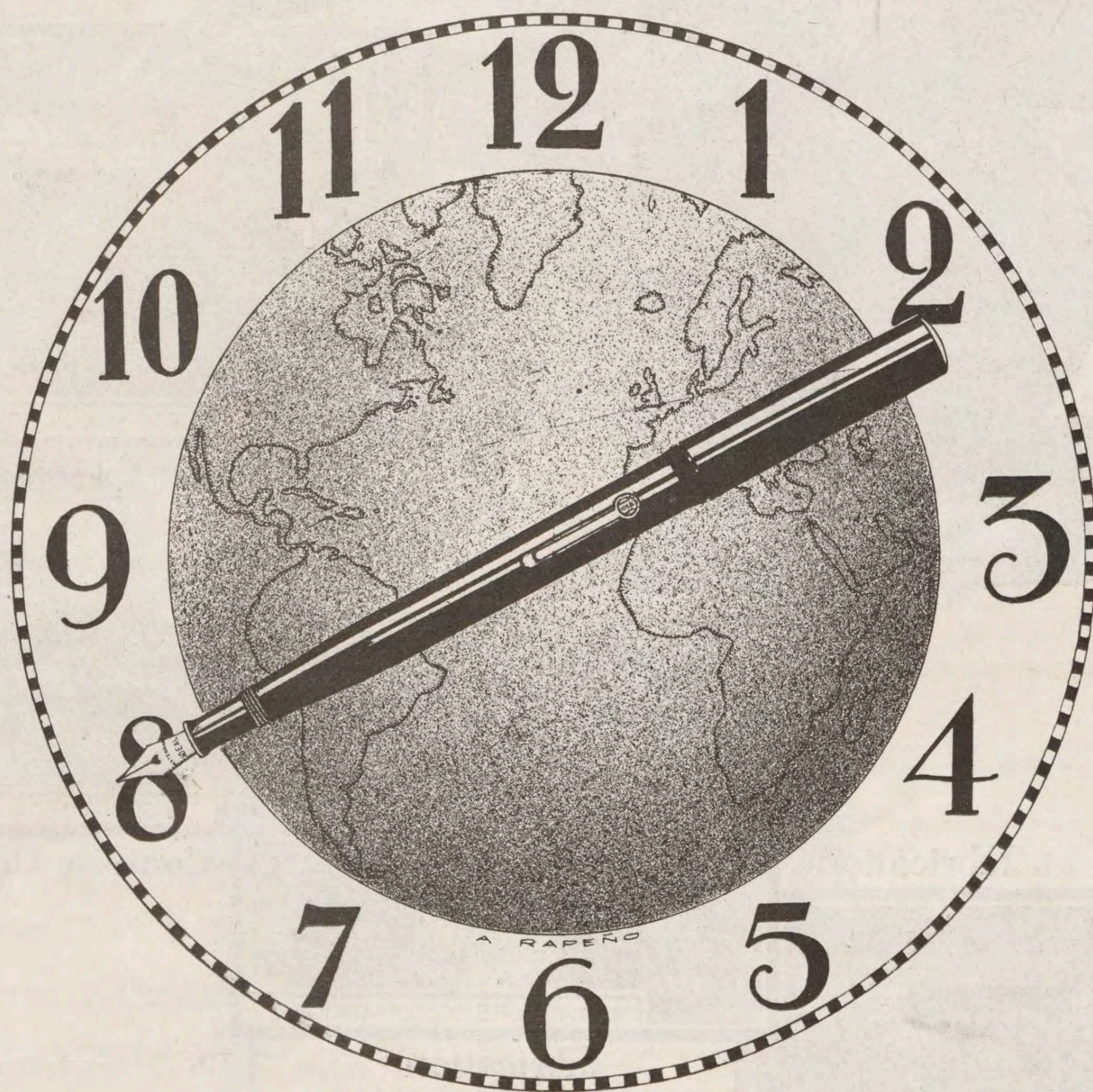
franchit les Alpes à 2.650 mètres

et les Pyrénées à 2.122 mètres.

Demander nos brochures et tarifs pour pneus Autos, Motos et
Vélos, pour Bandages pleins, pour tous nos articles manufacturés :

◇ Tuyaux, Tapis, Courroies, Talons tournants, etc. ◇

À TOUTE HEURE
& DANS LE MONDE ENTIER

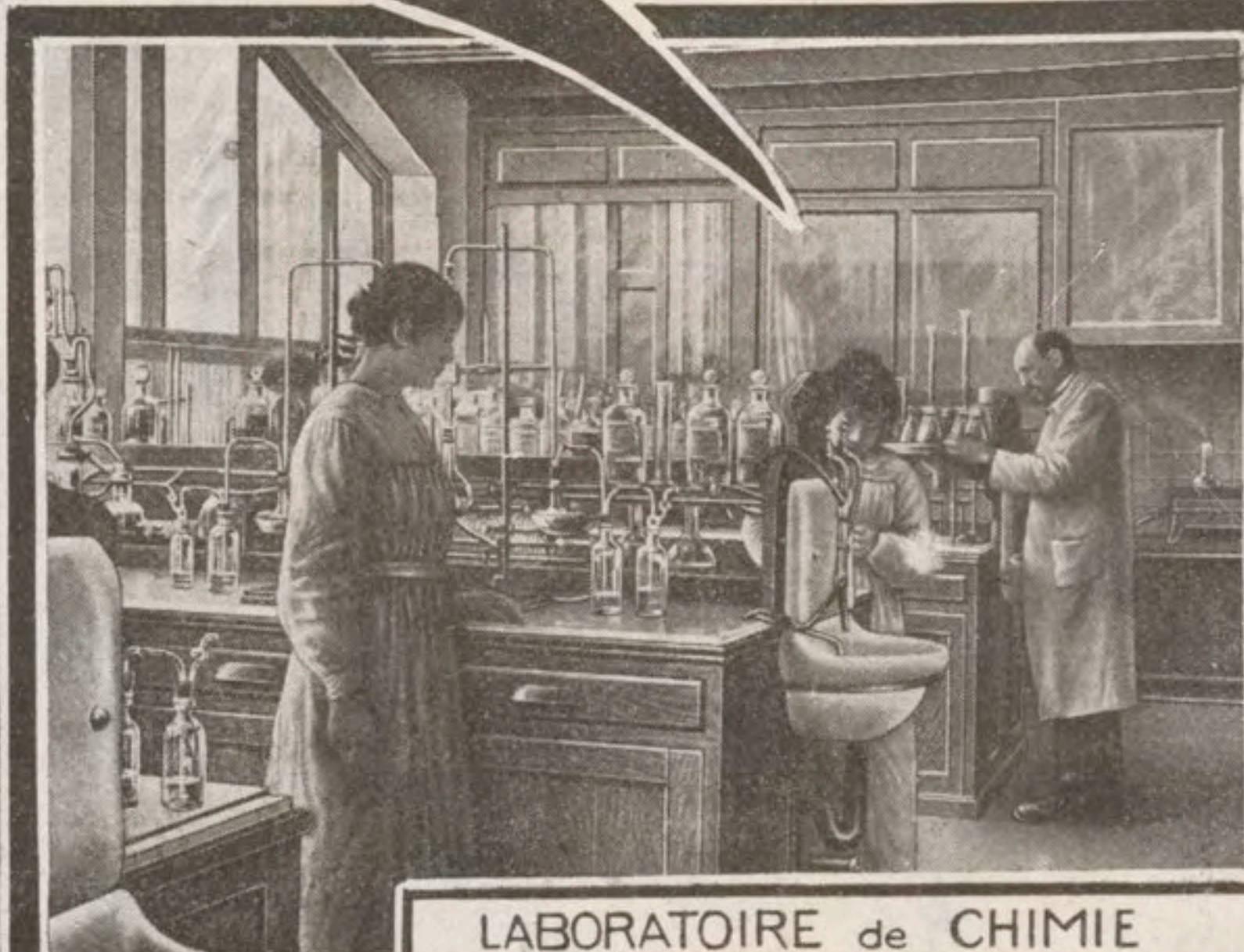
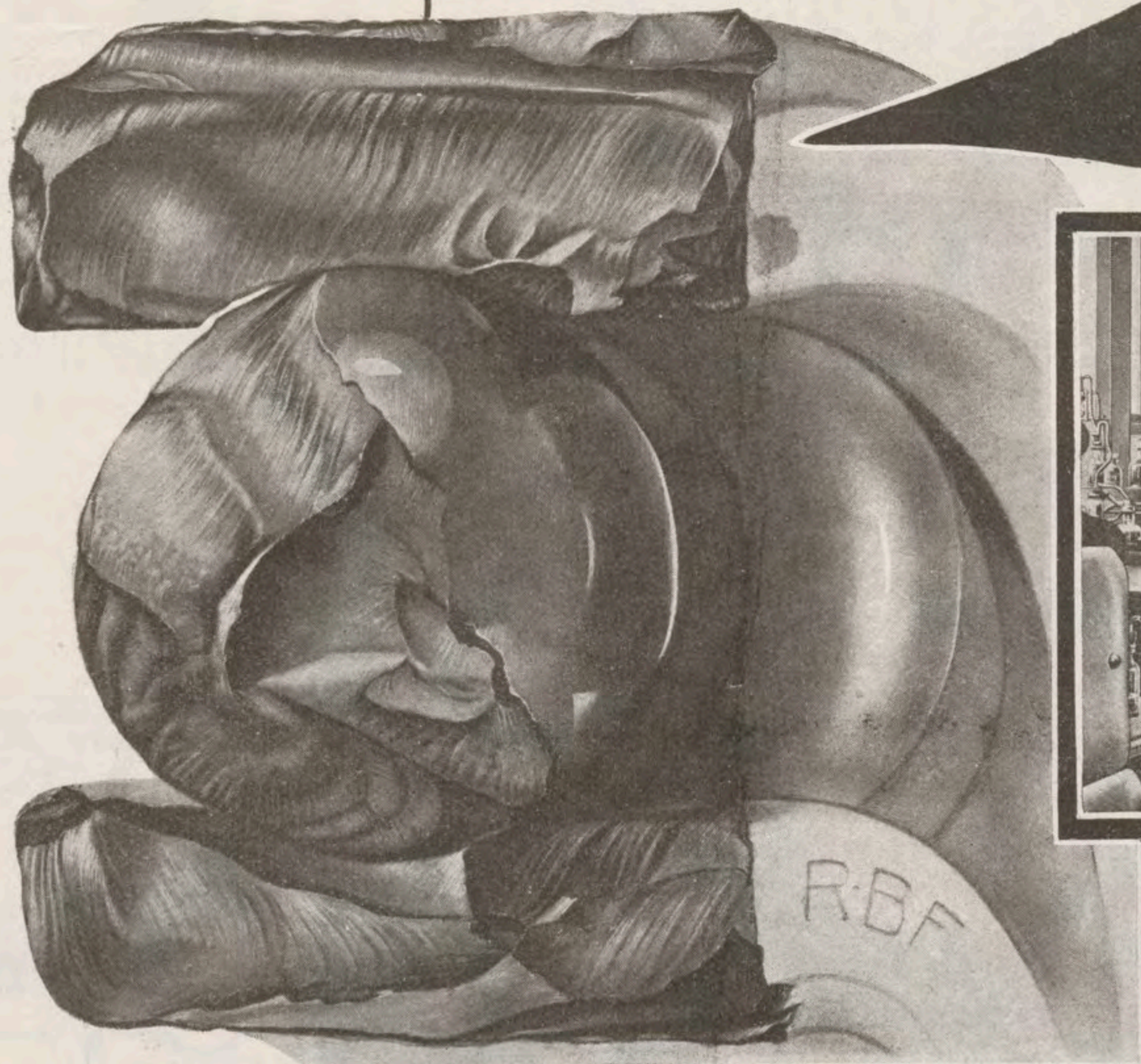


LE
**Porte-Plume
Ideal
Waterman**

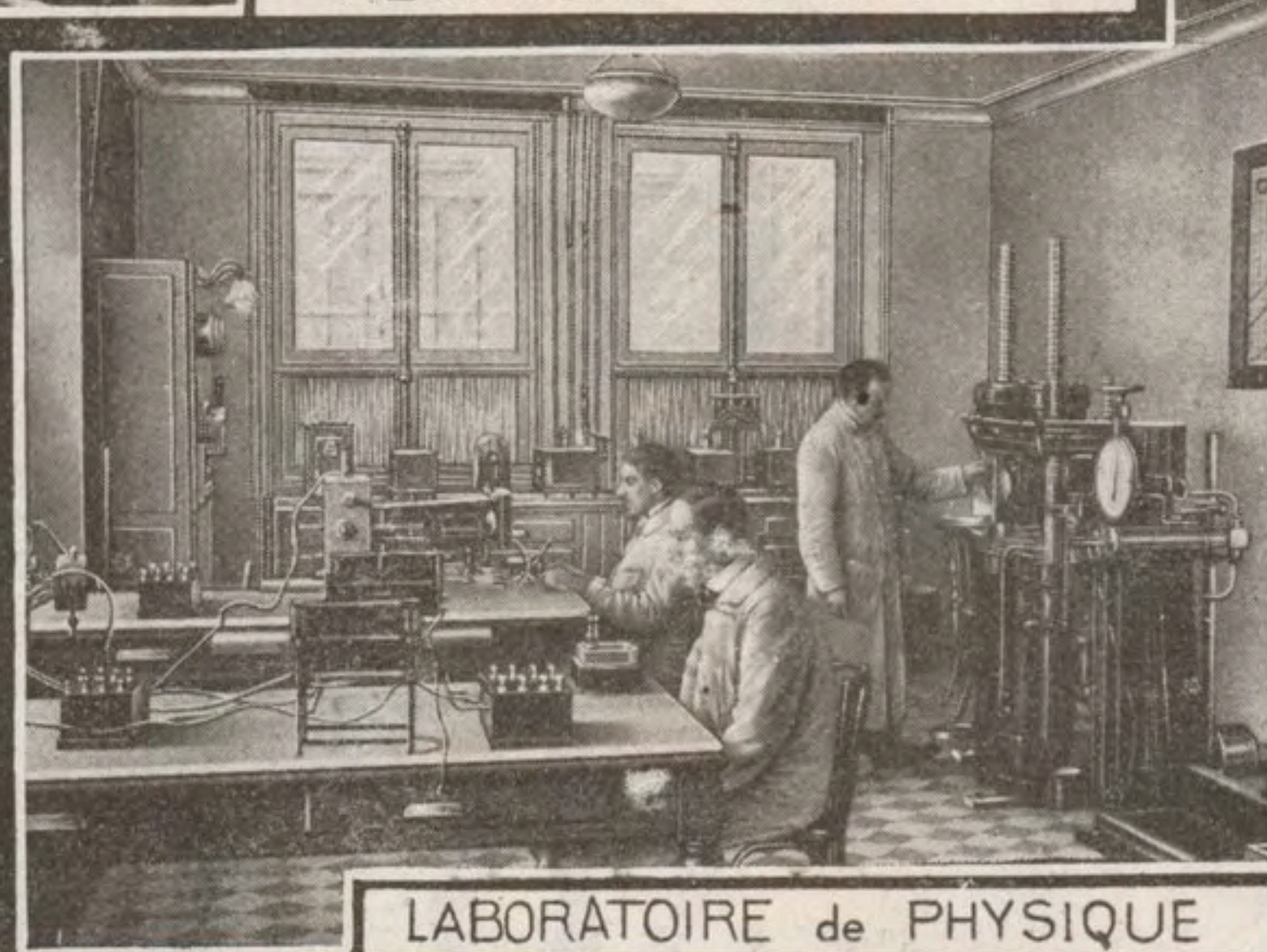
REND LES PLUS GRANDS SERVICES

La Vie au
Grand Air

Roulements
R.B.F.



LABORATOIRE de CHIMIE

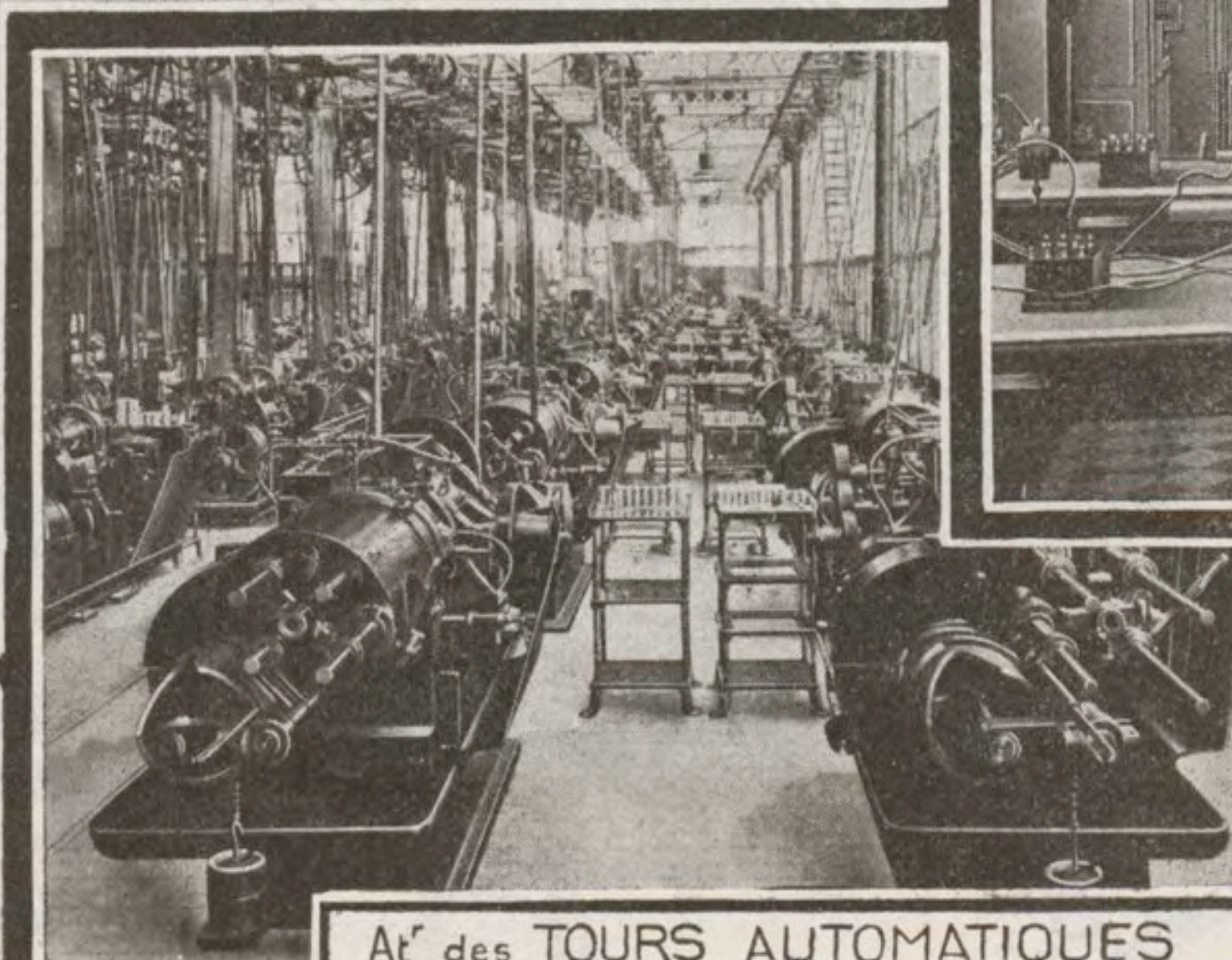


LABORATOIRE de PHYSIQUE

Contrôle de la Fabrication



VERIFICATION



At' des TOURS AUTOMATIQUES

Fabrication

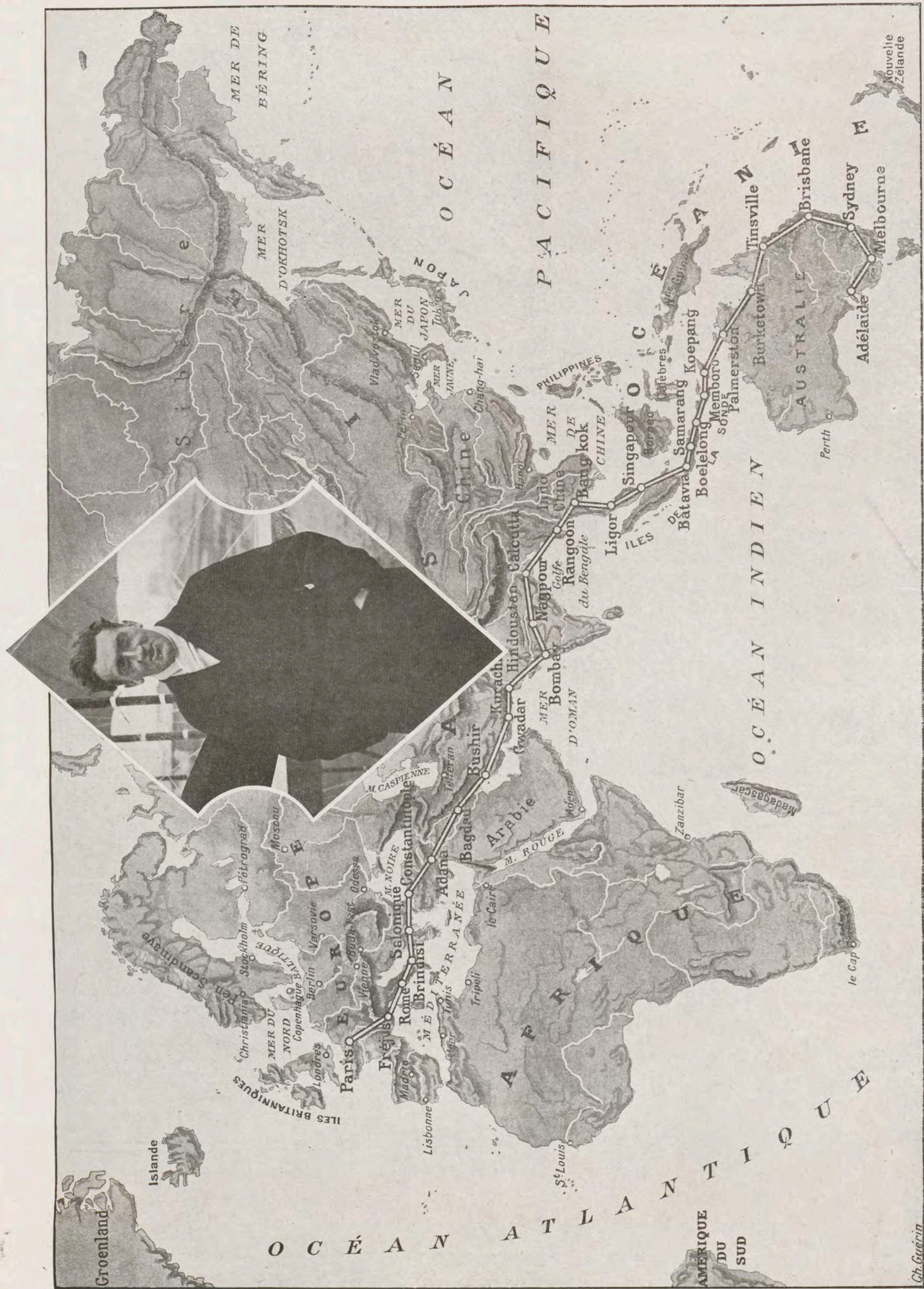
Contrôle de la Matière

Qualités

Compagnie d'Applications Mécaniques
PARIS

15 Av. de la Grande Armée 16^e

Publicité C.A.M.



LE VOYAGE DE L'AVIATEUR POULET.

L'aviateur Poulet a accompli un réel effort sportif en tentant le raid Paris-Australie sans la moindre assistance gouvernementale, alors que les concurrents Australiens étaient aidés tout le long du parcours. Le Français préféra employer un Caudron G-4, datant de 1916, à l'avion d'un type plus récent que le constructeur lui offrait. Parti de Paris, le 14 octobre, il était à Rangoon le 3 décembre, ce qui constitue, pour un équipage livré à ses propres moyens une prouesse remarquable.



LES 250.000 FRANCS DE L'ATLANTIQUE.

Alcock, vainqueur de l'Atlantique, avec le lieutenant Brown, reçoit de M. Winston Churchill les 250.000 francs offerts en prix par le *Daily Mail*.

Du salon d'Aviation de 1913 à celui de 1919

Par Jacques Mortane et C. Laville.

Six ans après ! Comme c'est loin ! Et surtout combien de héros de cette époque ne seront plus là pour admirer l'œuvre à laquelle ils ont collaboré jusqu'à la mort. Rappelons-nous le salon de 1913 ! Nous y rencontrions Garros, qui venait de traverser la Méditerranée, Legagneux, son rival en altitude, Marc Pourpe, l'apôtre du vol colonial, Brindejonc des Moulinais, le héros du circuit des capitales, Pégoud, le « boucleur » incroyable, Le Bourhis, le spécialiste des vols la tête en bas, Védérines, le défenseur de la vitesse, et tant d'autres.

Tous sont tombés les uns après les autres, pour l'idée qui les conduisit au néant. Mais c'est à eux que nous penserons en visitant ce Salon de 1919. C'est grâce à eux que nous aurons l'occasion de nous émerveiller devant les types nouveaux comparés à ceux d'il y a six ans. Certes, nous rencontrerons beaucoup de figures de jadis : figures de héros — il y en a encore sur la brèche — mais aussi figures de combattants du temps de paix seulement, auxquels la guerre coupa subitement les ailes. Ils seront encore là, sans honte !

Quatre ans et trois mois d'hostilités ont fait pour l'aviation plus que trente ans de paix. Nous avons souvent écrit cette affirmation qui n'a d'ailleurs rien de génial. A voir comment est dirigée notre flotte aérienne depuis l'armistice — avant, la censure interdisait les critiques — nous serions tentés d'augmenter le chiffre. Que ce pessimisme, hélas ! basé sur de sombres réalités, sur des faits patents, décide l'industrie et les entreprises privées à secouer le joug officiel. Encouragement à la rébellion ? Que nenni ! Appel à la raison, tout simplement. Peut-être le Parlement nouveau — ce Messie à qui nous accordons toute notre confiance défaillante — voudra-t-il jeter des regards intéressés sur l'aviation, fortune du pays et surtout garantie de paix ! Espérons-le ! Il aurait une belle tâche à remplir s'il voulait se donner la peine d'écouter ceux qui savent : que Fonck et Heurtaux ne soient pas pour les députés des collègues jeunes et très décorés, mais des représentants de la gent ailée. Que ces as qui ont triomphé d'une multitude de Boches redoutables emploient maintenant leur courage et leur énergie à lutter contre les errements, la routine, les préjugés, qu'ils n'hésitent pas à combattre l'administration actuelle de l'Aéronautique et qu'ils expliquent aux profanes de la Chambre l'importance de l'aviation, qu'ils soient en un mot les artisans de notre suprématie aérienne. L'œuvre est belle. Ils peuvent et doivent la mener à bien.

Lorsqu'on étudie le travail de la guerre, on ne peut en effet qu'être attristé par le manque d'organisation et de méthode régnant dans les services officiels. Tout ne fonctionna pas à merveille durant les hos-

tilités, loin de là, et pourtant quel rendement ! Les chiffres et statistiques sont parfois plus éloquentes que le plus habile plaidoyer ;

FRANCE.

AVIONS.

Août 1914	21 escadrilles à 6 appareils.
Octobre 1914	65 escadrilles à 6 appareils.
Décembre 1914	70 escadrilles à 6 appareils.
Mars 1917. — 189 escadrilles	65 de corps d'armée à 15 avions. 34 d'artillerie lourde à 10 avions. 60 de chasse à 15 avions. 30 de bombardement à 15 avions.

Il y avait alors 2.665 appareils en service et, au moment de l'armistice, les programmes en prévoyaient 6.000. Faisons remarquer qu'en 1914 les unités étaient rarement au complet.

PILOTES.

Août 1914	321.
Janvier 1915	480.
Janvier 1916.	1.706 pilotes, 680 observateurs, 7.980 mécaniciens.
Janvier 1917.	3.543 pilotes, 1.187 observateurs, 12.518 mécaniciens.
Septem. 1917.	6.417 pilotes, 1.682 observateurs, 17.461 mécaniciens.

En octobre 1918, les effectifs de l'aviation atteignaient 75.105 personnes, dont 12.219 pour le personnel navigant.

Les pertes s'élevèrent à 61 pour 100 de l'effectif. Il n'est aucune arme combattante, dans aucun pays belligérant, comptant semblable proportion.

Ces pertes se décomposent ainsi :

Zone des armées. —	1.645 pilotes et observateurs tués. 1.461 disparus, dont la mort est certaine. 2.922 blessés. 6.328
Zone de l'Intérieur. —	1.327 pilotes et observateurs.
TOTAL :	7.555

En 1917, il y eut 1.410 morts par accidents et 829 en combat. Dans le premier semestre de 1918, alors que les pertes de l'infanterie s'élevaient à 51 pour 100, celles de l'aviation atteignaient 71 pour 100 au front seulement : 16 pour 100 tués, 25,8 pour 100 blessés, 29,4 pour

La Vie au Grand Air

100 disparus (dont 75 pour 100, sont morts). 116 pilotes furent tués en combat, 218 dans des accidents. Notons que, dans ce martyrologe atroce, il n'est question que des pilotes.

DÉPENSES.	
1914 (période de guerre)	63.221.500 francs.
1915	268.614.000 francs.
1916	926.287.305 francs.
1917	1.342.263.630 francs.
USINES.	
Production des avions.	Nombre d'ouvriers.
1914	12.650
1915	30.960
1916	68.920
1917	131.551
1918 (3 trimestres)	186.003

Et maintenant ? Grâce aux soins dévoués des dirigeants, le matériel s'est considérablement raréfié : des avions neufs laissés à la belle étoile ont rapidement terminé leur carrière sans avoir jamais fait métier d'oiseau, d'autres ont été éparpillés au hasard des champs hospitaliers et y ont pourri, ceux-ci ont pris feu, ceux-là ont fourni du bois de chauffage. En un mot, tout a fonctionné à souhait. On se plaignait du matériel trop nombreux, les chefs de parc ont mis bon ordre à cet état de choses fâcheux. Quant aux avions livrés par l'Allemagne, ils ont contracté des maux mortels en restant sans abri et sans soins. Il ne fut pas toujours facile à nos chefs d'abîmer aussi vite autant de milliards de francs. Ils y mirent néanmoins, toute leur bonne volonté et leur énergie.

Il y avait, à l'armistice, dans les usines, 186.003 ouvriers. Les constructeurs ont dû se séparer de la plupart, puisque l'Etat, seul client, se désintéressait du plus lourd que l'air. Divisez par 10 et vous serez encore au-dessous de la triste vérité.

L'aviation maritime connue, elle aussi, une ère de prospérité. Alors qu'à la mobilisation, elle possédait 8 appareils, elle en avait 1.264, dont 370 en service actif, au moment de l'armistice. En 1914, elle n'avait pas de dirigeables. En 1918, elle en possédait 56.

Enfin, alors qu'à la mobilisation, nous ignorions l'importance des ballons d'observation, nous possédions 1.500 saucisses en novembre 1918.

Les chiffres pour la cinquième arme anglaise sont aussi saisissants :

	Août 1914.	Novemb. 1918.
Officiers	285	30.000
Hommes	1.853	264.000
Avions	166	21.000
Hydravions	45	1.300
Dirigeables	7	103

De plus, 25.000 avions et 55.000 moteurs étaient en construction.

Tel fut l'effort produit pendant la guerre. Pouvons-nous supposer un seul instant que si nous le voulions, nous ne serions pas capables de le continuer ?

Notre aviation a voulu être civile. A qui l'a-t-on confiée ? A des militaires. Qu'importe le flacon si on se contente de changer l'étiquette. Quels sont les progrès réalisés depuis treize mois par ces services... civils ? Une tentative avortée de transports aériens. Les promesses étaient belles, fréquentes, toujours semblables. Mais les résultats, où sont-ils ? Le service compétent aurait dû louer un stand au Salon dans lequel il aurait fait figurer le tableau réel de son œuvre de plus d'un an. Je le vois très bien ce tableau : une immense étendue blanche et, se détachant en immenses caractères noirs, ce mot, cette condamnation : « Néant. »

Les Anglais, les Américains ont traversé l'Atlantique. Et nous ? La Méditerranée nous suffit. Quelques exploits individuels ont été réalisés, sous le képi et l'uniforme. A quoi bon ? Les services de l'Aéronautique n'en ont même pas parlé.

L'effort, d'où vient-il ? Des constructeurs, des compagnies privées. Là, on travaille dans la foi et le génie, car il y en a au moins. Les voyages lointains des Bossoutrot et Coupet, des Roget, des Lemaître, des Poulet, les records de hauteur de Casale, de vitesse de Romanet et de Sadi Lecointe, toutes ces admirables performances sont dues aux civils, aux vrais civils.

Le trafic quotidien entre Paris et Londres rend d'éminents services, mais à condition qu'il soit organisé par des sociétés et non par le gouvernement. D'autres ont fonctionné avec les régions envahies qui ont

réalisé ce que n'a jamais pu obtenir le service officiel. Pourquoi ? Oh ! vous le savez bien !

Une seule compagnie franco-anglaise a obtenu les résultats suivants en soixante jours de poste aérienne entre Paris et Londres :

Vols prévus	154
Vols réussis	147
Empêché par le temps	1
Interrompus par le temps	3
Interrompus par une panne	3
Kilomètres parcourus	60.000

Et les soixante jours pendant lesquels fonctionna ce service se répartissent en : 17 favorables, 30 défavorables, 13 impossibles ! Cependant durant ces 13 jours « impossibles » les voyages continuèrent sauf une fois.

Pourquoi nos dirigeants n'auraient-ils pas pu rivaliser ?

Et cette note n'est-elle pas odieusement discordante :

« Du 24 août au 23 septembre, le dirigeable allemand *Bodensee* a transporté 1.300 personnes au cours de 30 voyages, représentant 208 heures de vol et 20.000 kilomètres. »

Combien de passagers ont été transportés en France depuis l'armistice pour des voyages de 8 heures ?

Que ce Salon de 1919, grâce aux merveilles qui y sont exposées, marque la renaissance de notre aviation défaillante. Qu'il donne la

confiance à ceux qui nous dirigent, qu'il communique la foi à ceux qui ne croyaient plus, qu'il permette aux constructeurs de continuer leur œuvre patriotique et de reprendre la seule place qui nous est due, la première, qu'il engage enfin, la foule, à considérer l'aviation comme un moyen de locomotion aussi sûr que le chemin de fer ou le paquebot. Ce n'est pas parce que Navarre se tue en faisant des virtuosités que l'avion est un engin meurtrier. Celui qui se penche avec exagération à une portière peut être décapité. Il faut considérer qu'il existe l'aviation sportive, toujours susceptible d'enregistrer des drames, et celle de tourisme, de plus en plus sûre, chaque jour. Que les timorés essaient, ils deviendront des enthousiastes. Qu'ils confient leur courrier, leurs colis aux avions. C'est eux, c'est la foule, qui procureront le succès, le triomphe à notre flotte aérienne.

Les encouragements d'en haut, les organisations d'épreuves feraient plus en-

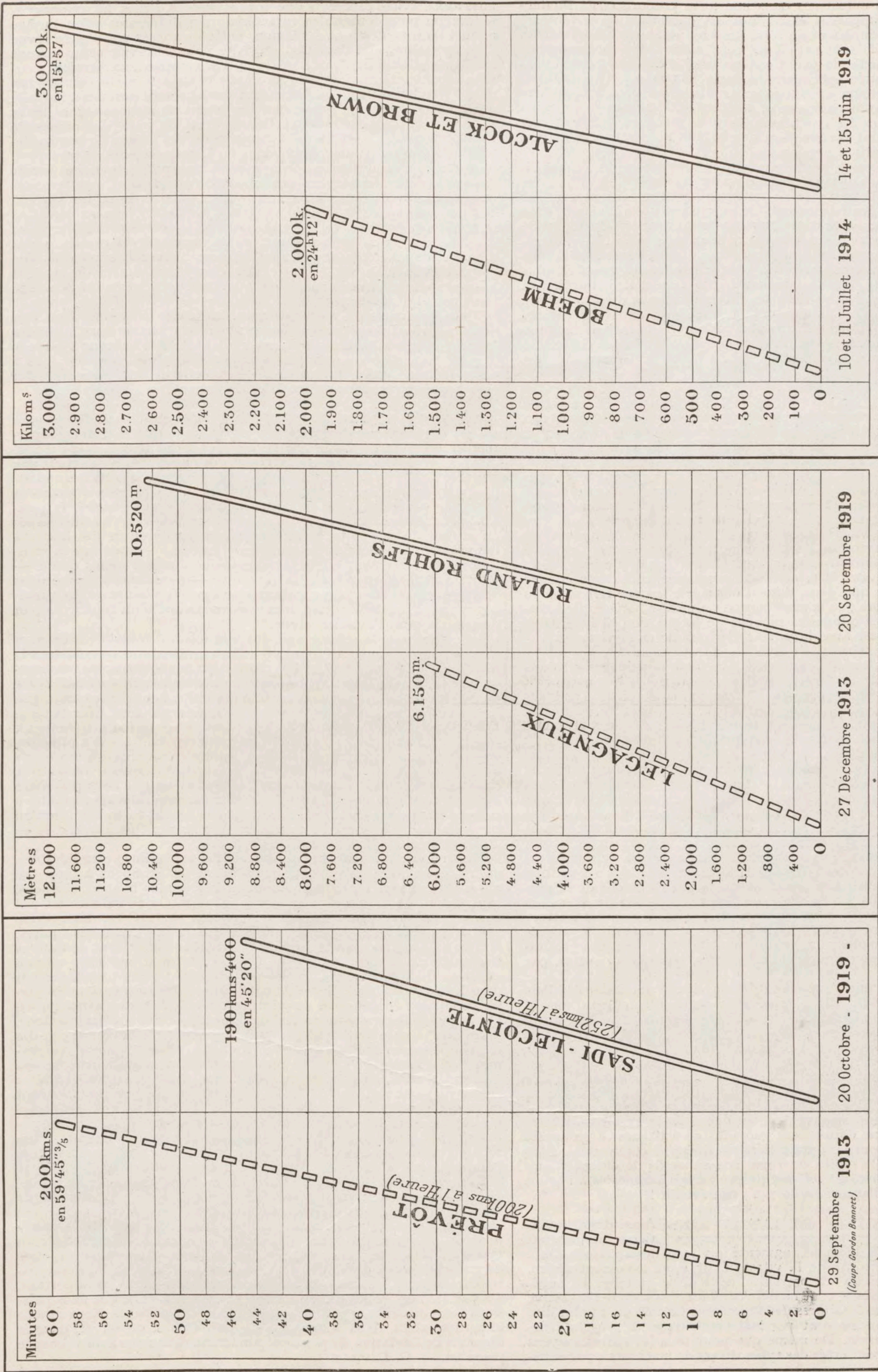
core. Oui, mais... il faudrait s'en occuper ! — JACQUES MORTANE.

LES PROGRÈS DE L'AVIATION. Bien avant que la guerre fût terminée, la plupart de ceux qu'inquiétaient les grands problèmes économiques qui devaient naître de la cessation des hostilités envisageaient l'avenir réservé à notre industrie aéronautique et s'essayaient à tracer les voies vers lesquelles, sitôt la paix conclue, devrait s'orienter son activité. Et, déjà, le dogme tendait à s'affirmer qu'au peuple capable de s'adjudger la suprématie des airs, s'offriraient les plus belles possibilités de développement dans le domaine économique et politique. Car l'un ne va pas sans l'autre.

De même que l'importance normale de sa marine marchande est, pour une nation, le corollaire de celle de la marine de guerre, de même l'importance d'une flotte aérienne commerciale doit être fonction de celle de la flotte aérienne militaire. La France, première du monde, en 1918, par la qualité et la quantité de sa production en appareils aériens, devait, au jour de la réadaptation de ses fabrications à des buts pacifiques, profiter de sa supériorité, — l'outillage le plus puissant au service de la technique la plus avisée, — pour conserver dans l'établissement et dans l'emploi des avions commerciaux l'avance acquise dans l'établissement et l'emploi des avions militaires.

Nous devons, malgré les apparences, nous refuser à croire qu'il en est, ou en sera, autrement que la logique le commande et que notre raison le veut. S'il semble qu'en ces temps derniers, les Américains et les Anglais aient tenté des efforts supérieurs aux nôtres en vue de s'assurer cette suprématie aérienne que convoitent toutes les grandes nations, et si nous devons prêter la plus grande attention aux travaux accomplis par nos alliés, le temps n'est pas venu où nous puissions nous abandonner au désespoir d'une situation perdue. Les difficultés de toute nature qui ont entravé depuis un an la reprise de notre pleine activité industrielle et dont la répercussion s'est fait sentir sur nos fabrications aéronautiques, ne sont pas éternelles. Le jour, que nous voulons espérer prochain, où elles seront surmontées, il nous suffira d'un effort soutenu et organisé pour que nous conservions la place enviable que nous tenons.

Pendant toute la durée des hostilités, et malgré que l'invasion ait



DE 1914 A 1919 : COMPARAISON DES RECORDS D'AVIATION, VITESSE, HAUTEUR, DISTANCE.

Il est intéressant de comparer les meilleures performances de 1914 à celles obtenues depuis la guerre. Malgré l'indifférence des pouvoirs publics à l'égard de l'aviation, on constatera que les progrès ont été remarquables. Pour la hauteur : le 27 décembre 1913, Legagneux, à Fréjus, s'élevait à 5.601 mètres. L'es Allemands faisaient mieux, mais leurs records étaient sujets à caution. En 1919, le 20 septembre, l'Américain Roland Rohlfis est monté à 10.520 mètres. Vitesse : à la Coupe Gordon-Bennett de 1913, Prevôt couvrit les 200 kilomètres en 59 m. 45 s. 3/5 (vitesse : 200 kil. 803 à l'heure). Le 20 octobre 1919, Sadi Lecoine, dans la Coupe Deutsch, accomplit les 190 kil. 400 du parcours en 45 m. 20 s; soit à 252 kil. à l'heure. Pour le voyage sans escale, l'Allemand Boehm tint l'air 24 h. 12 m. (10 et 11 juillet 1914), couvrant 2.000 kil. environ. Les 14 et 15 juin 1919, l'équipage anglais Alcock et Brown, en un vol de 3.000 kil. traverse l'Océan Atlantique en 15 h. 57 m.

réduit nos moyens industriels dans une forte proportion, la production française en appareils et en moteurs d'aviation s'est toujours tenue à un niveau supérieur au total des productions réalisées par les autres pays alliés. D'août 1914 à fin 1918, nous avons pu porter nos fabrications mensuelles de 50 à 3.000 moteurs et de 100 à 5.000 appareils ; pendant la durée de la guerre, nous avons pu sortir quelque chose comme 50.000 moteurs et 50.000 appareils, dont plusieurs milliers furent cédés aux armées anglaise et américaine. Mesurant ce que nous avons pu faire dans les conditions les plus précaires, quels espoirs ne nous sont-ils point permis alors que la paix nous retrouve, industriellement mieux armés que jamais ?

Il nous suffit, au reste, de mesurer les progrès accomplis, de 1914 à 1919, par l'aviation militaire française pour renforcer la foi que nous pouvons avoir en l'avenir. Il ne faut pas s'y tromper ; ce sont les progrès acquis par les fabrications de guerre qui détermineront ceux sur lesquels nous pouvons compter pour les fabrications du temps de paix. Or, ceux-ci ont été, en cinquante-deux mois d'hostilités, largement supérieurs à ce qu'ils auraient pu être durant vingt années normales : vitesse, hauteur, durée des vols, capacité de transport, tous ces facteurs ont été, par le labeur acharné auquel a donné lieu la recherche de la suprématie dans les luttes aériennes du front et de l'arrière-front, tous ces facteurs ont été améliorés dans une énorme proportion. Et ce qui démontre le plus clairement la maîtrise acquise par l'industrie française, c'est l'avance possédée par notre cinquième arme sur celle de nos adversaires pendant les deux dernières années de la guerre.

LA VITESSE GÉNÉRATRICE DU PROGRÈS. Il en est de l'aviation comme de l'automobile et de tous les autres moyens de transports : ce sont les études entreprises pour la réalisation de vitesses toujours plus grandes qui sont génératrices des progrès les plus accentués. Quand nos « as » de chasse demandaient qu'on leur livrât des appareils plus vite, toujours plus vite, nos constructeurs étaient attelés à la même besogne que s'il s'était agi de vaincre dans une course perpétuellement ouverte et où la victoire aurait été remise en compétition, aussitôt qu'acquise. Mais ce qui distingue l'aéroplane de l'automobile, du navire, ou de la locomotive, c'est que le premier a l'obligation de se mouvoir dans les trois dimensions de l'espace, alors que les autres peuvent être, sans erreur sensible, considérés comme n'ayant à affronter que deux dimensions sur la surface terrestre. En d'autres termes, alors que la seule notion de vitesse horizontale intervient dans le cas des ordinaires moyens de locomotion, il nous faut, avec l'avion, compter avec la vitesse horizontale et la vitesse verticale — vitesse ascensionnelle ou vitesse de descente.

Il n'est point malaisé de démontrer que c'est principalement dans la vitesse que réside la supériorité d'un avion militaire et, pour la plus grande partie également, celle d'un avion commercial. Quelques exemples typiques vont nous le démontrer. Au début de la guerre, nos appareils de reconnaissance mettaient environ une heure à atteindre une altitude de 2.000 mètres et une demi-heure à en redescendre : d'où cette alternative de voler bas et d'augmenter les risques d'être atteint par les balles adverses ou d'être obligé d'atterrir dans les lignes ennemies, ou bien, étant donné le temps perdu énorme que cette heure et demie représente par rapport au temps possible de sortie aux jours où l'atmosphère n'est pas très favorable, limiter le champ d'application des appareils. De même, la chasse à vue, celle où le chasseur quitte le sol dès qu'il aperçoit un avion ennemi traversant les lignes, n'a été possible qu'avec des appareils à grande vitesse de montée.

Voyez maintenant comment cette condition « militaire » d'un bon aéroplane devient aussi une condition civile : la recherche de la plus grande vitesse ascensionnelle n'est, somme toute, qu'un des éléments de la lutte contre les agents atmosphériques, et elle est un des facteurs déterminants de la régularité dans le service. Autrement dit, le progrès né de la guerre nous demeure acquis, pour le grand bien des possibilités de développement des services réguliers, postaux ou autres, par avions.

En même temps que l'augmentation de vitesse verticale, il fallait acquérir l'augmentation de vitesse horizontale. Chacun sait que la vitesse commerciale d'un avion, c'est-à-dire celle qui est réalisée entre deux points fixes repérés sur la surface de la terre, n'est qu'une vitesse relative : à la vitesse propre de l'appareil, il faut, selon les cas, ajouter ou retrancher la vitesse du vent. Or, si l'aéroplane doit vaincre un vent debout de 60 kilomètres à l'heure et n'a, par lui-même, qu'une vitesse propre de 120 kilomètres à l'heure, cela revient à dire que sa vitesse commerciale, dans ces conditions, se trouve réduite de moitié... Ce qui était un grave inconvénient au début de la guerre — où les appareils courants ne dépassaient guère le 100 à l'heure — en aurait été également un pour les applications du domaine commercial. Fort heureusement, dès le milieu de 1916, nos appareils de chasse possédaient, à 2.000 mètres, une vitesse propre de 150 kilomètres à l'heure et, au moment de l'armistice, le 240 était atteint !

LES "SPÉCIALITÉS" DE L'AVIATION. Ainsi donc, l'aviation militaire a, par ses travaux, considérablement augmenté la vitesse des appareils. On a pu dire que la supériorité de la vitesse était, dans le combat aérien, « la clef de l'initiative » et, par suite, celle de la victoire. La supériorité de la vitesse reste, tout nous le démontre, la clef de l'initiative dans les applications utilitaires de l'aéroplane. Ceci ne veut point dire que d'autres facteurs ne sont pas intervenus dans les progrès généraux de notre aviation. De même que pour tous les autres moyens de transport, où se sont créés des types divers de machines pour satis-

faire aux services différents que nous attendons d'elles, les avions possèdent ou posséderont des caractéristiques différentes selon l'usage auquel ils sont destinés. Et il nous suffit de passer une rapide revue des « spécialités » de l'aviation militaire pour entrevoir ce que seront les « spécialités » de l'aviation civile, l'adaptation aux services nouveaux pouvant rapidement s'accomplir grâce à la perfection acquise dans la technique de l'établissement des appareils destinés à l'armée.

De même que nous possédions des avions de reconnaissance, pour l'observation de jour et pour l'observation de nuit, des avions de chasse, monoplaces, biplaces et triplaces, et des avions de bombardement, de jour ou de nuit, à moyenne ou à forte capacité de transport, de même nous avons des aéroplanes pour transports régulier et rapide des passagers, pour services postaux et de messageries, pour grandes excursions, avec toutes les combinaisons qu'amèneront les applications au commerce, à l'industrie, à la colonisation, aux explorations scientifiques pour la cartographie ou la météorologie. D'après les résultats acquis en fin 1918, tels qu'ils nous ont été révélés par la direction de l'Aéronautique française, vous pouvez mesurer ceux que nous sommes à la veille d'atteindre dans l'aviation civile et dont quelques-uns (tel que le record de la hauteur) ont même été dépassés. Résumons-les rapidement.

Pour les avions de reconnaissance, la vitesse moyenne a pu être portée à 180 kilomètres à l'heure ; pour la chasse aux altitudes moyennes, 220 kilomètres à l'heure ; le « plafond », hauteur à laquelle peuvent atteindre couramment les appareils, a été élevé de 2.000 à 8.000 mètres ; enfin, les appareils de bombardement peuvent voler cinq heures en emportant 800 kilos de projectiles.

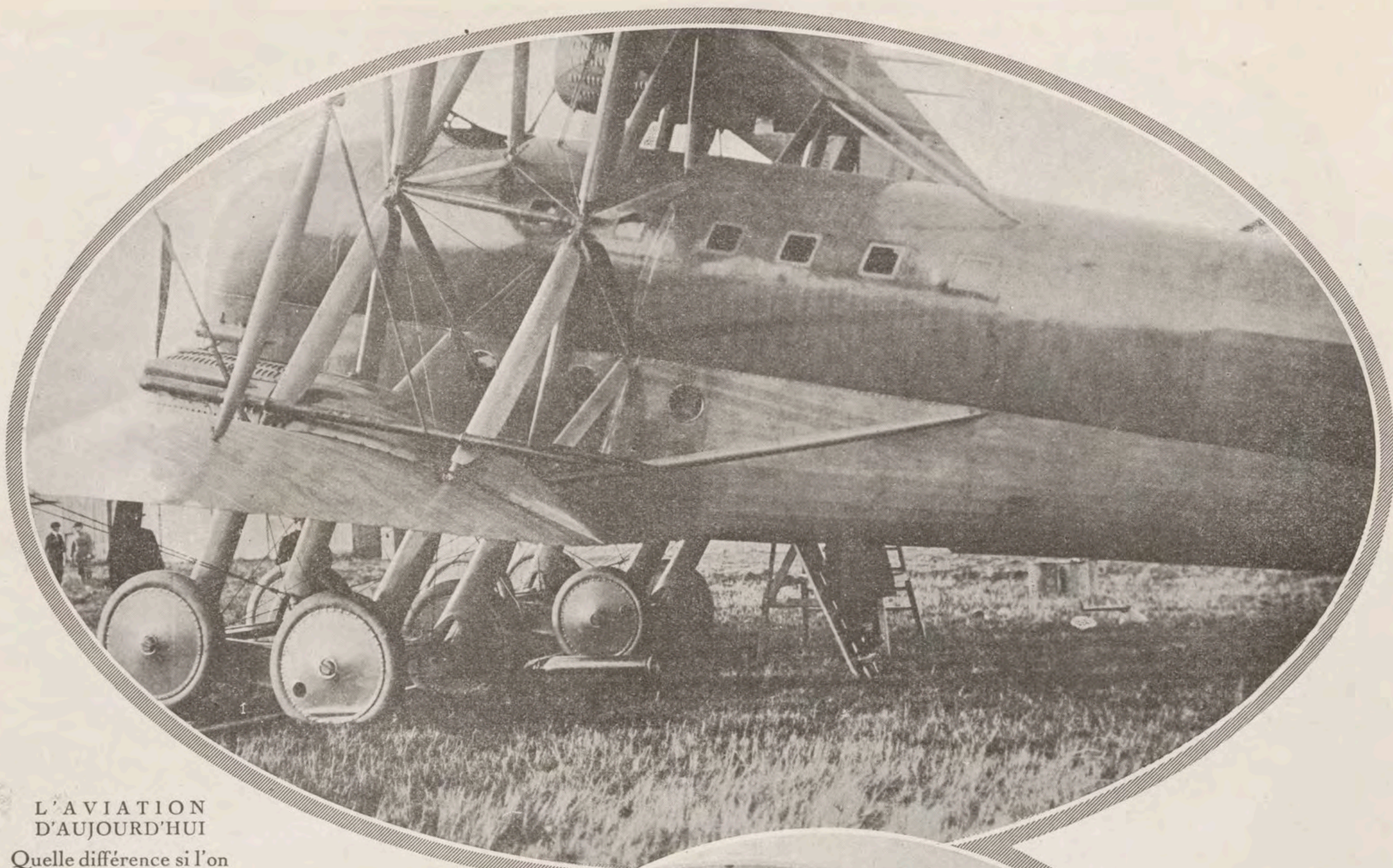
LA QUESTION DES MOTEURS. Dès qu'il s'agit de résoudre un problème technique particulier, on ne tarde pas à s'apercevoir que tout se tient. Le désir d'augmenter le « plafond » a conduit à réaliser des appareils permettant aux moteurs de ne pas faiblir aux hautes altitudes, dans les couches où l'atmosphère est raréfiée. Le turbo-compresseur, invention essentiellement française, permettant de ramener, dans les régions élevées, la puissance des moteurs à un taux qui n'est pas trop inférieur à celle réalisée au niveau du sol, le turbo-compresseur nous découvre des horizons nouveaux : la possibilité de marcher plus vite, — parce que la résistance à l'avancement est diminuée lorsque l'air est moins dense, — jointe à celle de marcher plus sûrement — parce que les conditions atmosphériques sont plus constantes aux grandes hauteurs. Le turbo-compresseur, né de la guerre, sera sans aucun doute un énorme facteur de progrès pour l'aviation civile.

Les progrès de la vitesse sont dus à la fois à l'emploi de meilleures formes pour les appareils, dont on a cherché à réduire au minimum la résistance à l'avancement et à la réalisation de moteurs plus puissants ou, mieux, réunissant un ensemble de qualités plus nettement affirmées en ce qui concerne la puissance totale par unité, la puissance massique, la sécurité de marche et la souplesse de fonctionnement. Que de nombreux types de moteurs aient été mis en service et que la préférence ait été successivement accordée à des modèles reposant sur des principes essentiellement différents, il ne faut point s'en étonner : le problème à résoudre a été à la fois complexe et changeant. Mais le résultat de ces études poursuivies dans des voies diverses est que nous possédons aujourd'hui toute une gamme de moteurs susceptibles de répondre à tous les desiderata de la pratique, depuis le rotatif 60-80 HP jusqu'au 12 cylindres en V 300 HP, en passant par les moteurs à cylindres en étoile et ceux à cylindres en ligne.

Mais ici encore, nous devons enregistrer une avance considérable en 1914, les moteurs donnent trois heures et grimpent à 2.000 ou 3.000 mètres ; en 1918, ils montent trois fois plus haut et tournent, sans faiblir, deux et trois fois plus longtemps. On abandonne un peu sur la puissance massique (1,2 à 1,4 kilos par HP sur les rotatifs contre 2,5 puis 1,9 kilos par HP sur les moteurs fixes), mais on acquiert, en regard, une très grande souplesse de marche permettant de tourner à plus de 2.000 tours-minute ou à 400 selon qu'il faut faire vite ou effectuer du « sur place ». Et ces moteurs fonctionnent parfaitement dans les conditions les plus différentes, à des altitudes variant de plusieurs milliers de mètres, à des températures dont l'écart atteint quelquefois une cinquantaine de degrés. L'aviation civile se trouve donc, grâce aux progrès accomplis pendant la guerre dans la fabrication des moteurs d'aviation, en possession de toute une série d'engins qui lui permettront d'appliquer, dans chaque cas particulier, la meilleure solution.

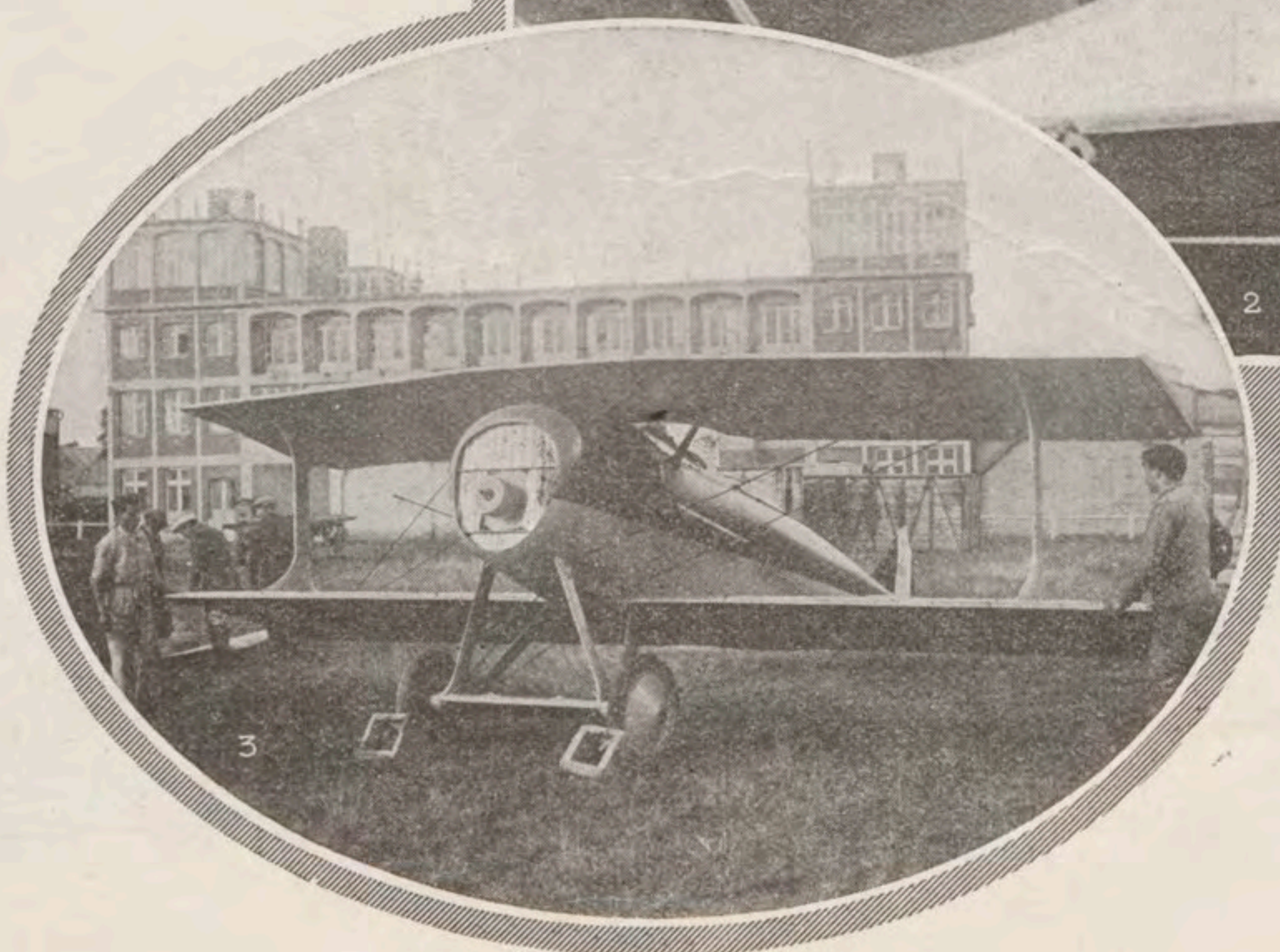
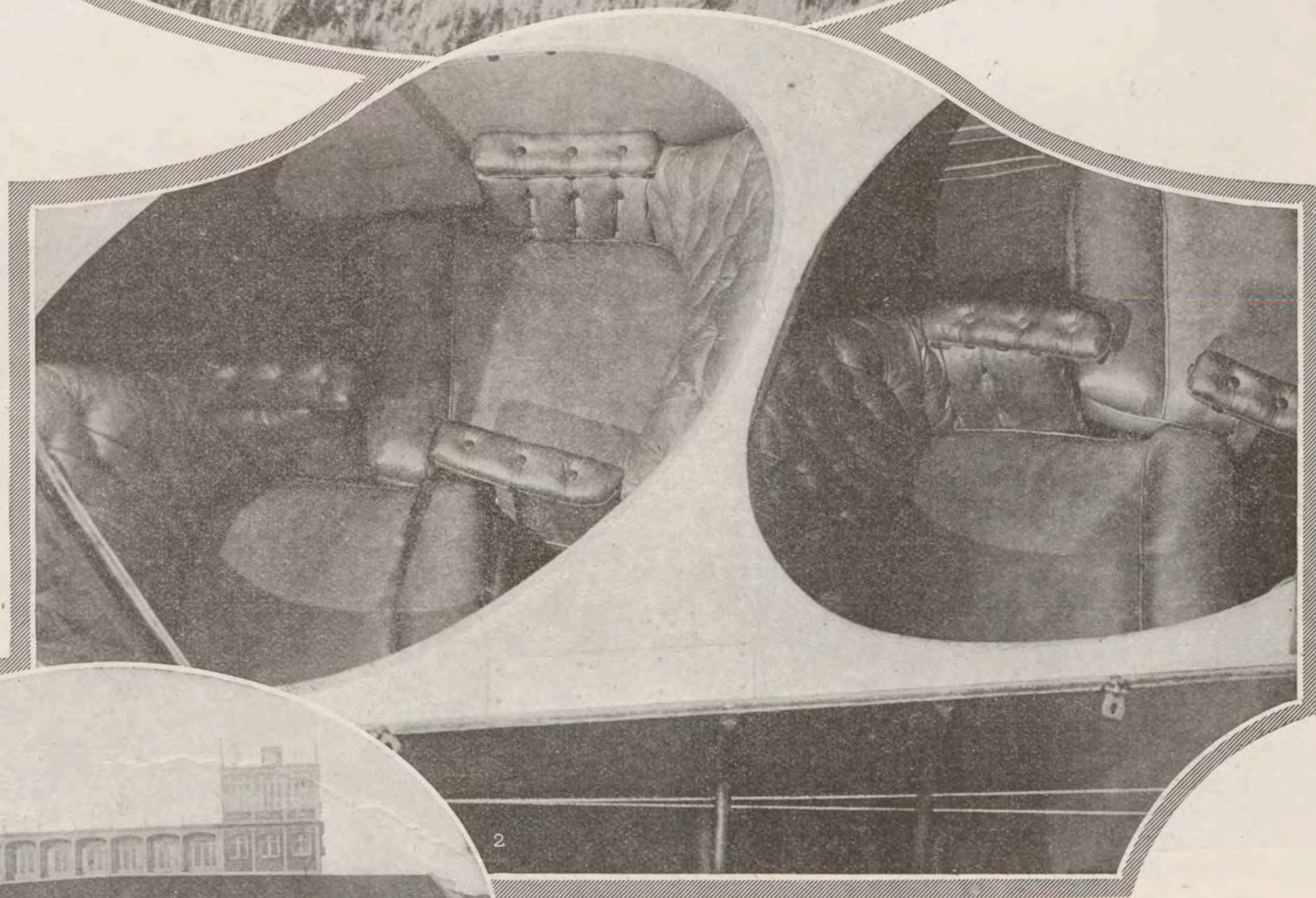
Remarquons, en passant, que l'aviation n'est pas seule à profiter de ces perfectionnements, dont l'automobile de 1920 prend largement sa part : plus grand développement des multicylindriques, moteurs plus légers pour la même puissance, augmentation du taux de compression, régime moyen plus élevé, magnétos mieux adaptées aux régimes rapides, tout cela a été acquis lors des recherches entreprises pour arriver à la réalisation du meilleur moteur d'avion.

Résumons-nous. Ce qui fait la valeur d'une marine marchande, c'est non seulement son tonnage global, mais encore la capacité de transport de chacune de ses unités, leur vitesse et leur rayon d'action. Il en sera de même pour une flotte aérienne commerciale. Nous possédons un plus grand nombre d'appareils qu'aucune autre nation ; les types les plus vite, ceux qui sont doués de la plus grande capacité de transport, ceux qui ont le plus grand rayon d'action sont des appareils français. Joignez à cela que le facteur « sécurité », si important, n'a pas été négligé et qu'il ne semble pas, d'autre part, que nous puissions être embarrassés pour le recrutement des équipages. Nous serions impardonnables, dans ces conditions, de ne point conserver, dans le domaine de l'aviation, la place prépondérante que nous avons occupée jusqu'ici. — C. LAVILLE.



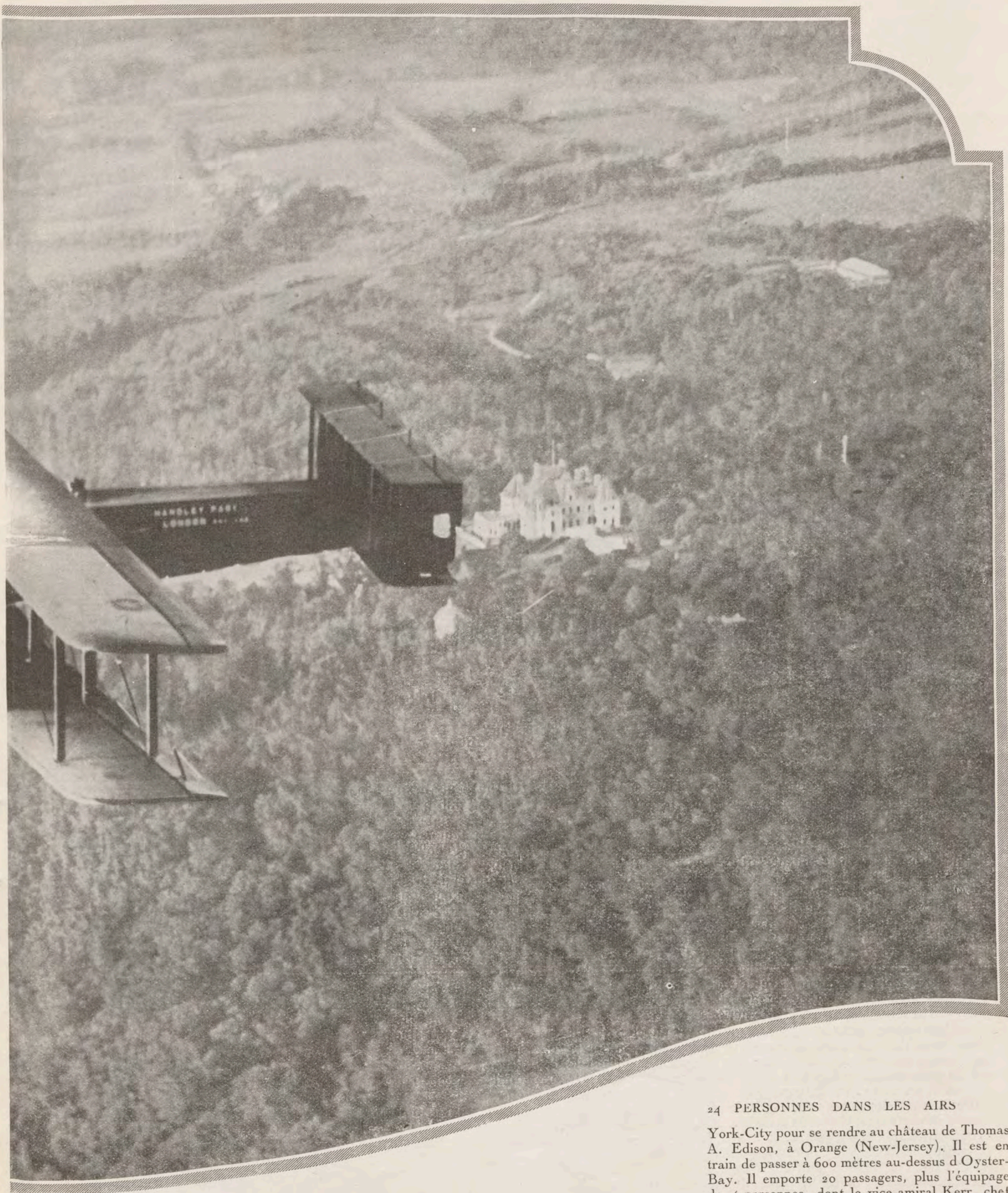
L'AVIATION D'AUJOURD'HUI

Quelle différence si l'on compare les avions d'aujourd'hui à ceux du Salon de 1913, le dernier. Nous voyons dans cette page (1) le Blériot 4 moteurs, le colossal aérobus en essais (2), le confort à bord d'un aéro anglais, et (3) le pur-sang de vitesse Spad-Herbemont.



DE LA GUERRE A LA PAIX

L'aviation de paix a profité largement des recherches faites pendant la guerre. Hélas! les services dirigeants n'ont pas su le comprendre et n'essaient pas d'encourager cette fortune nationale. Il ne faut pourtant pas oublier que rien n'est plus semblable à un avion de guerre qu'un avion pacifique. Modifiez ces trois clichés : l'aérobus Blériot, à la place de ses 26 passagers, emportant le même poids en explosifs, — le fringant Spad-Herbemont, au lieu de battre des records de vitesse, employé pour la chasse, — la somptueuse limousine anglaise laissant place à des casiers d'obus, et vous aurez une idée de ce que serait l'aviation militaire, effroyable, fantastique.



24 PERSONNES DANS LES AIRS

York-City pour se rendre au château de Thomas A. Edison, à Orange (New-Jersey). Il est en train de passer à 600 mètres au-dessus d'Oyster-Bay. Il emporte 20 passagers, plus l'équipage de 4 personnes, dont le vice-amiral Kerr, chef de navigation, et le major Brackley, pilote.



CHAYRIGUÈS SAUVANT UN BUT

Chayriguès est véritablement le plus remarquable gardien de but que nous ayons eu en France. Sa virtuosité, son à-propos, sa précision l'ont rendu célèbre dans toute l'Europe.

UN AS DE L'ASSOCIATION : CHAYRIGUÈS

Par Gabriel Hanot.

EN 1903, à l'âge de onze ans, Pierre Chayriguès était déjà pour les enfants de son quartier, un champion incontesté : il avait constitué, avec deux de ses camarades de l'école libre, une formidable équipe de trois joueurs, qui ne craignait pas de défier les « onze » réglementaires de l'école laïque. Chayriguès jouait gardien de but, Letailleur arrière et demi, Triboulet avant ; et sur la petite place de l'église de Levallois, des parties épiques se disputaient, plus dures et plus passionnées que des matches de championnat.

L'éveil de la vocation sportive est précoce, et c'est dans les cours de récréations ou sous le préau que se manifestent les aptitudes physiques et les qualités morales, indices d'un bon joueur d'association : alors que la leçon de gymnastique est une corvée, un mal nécessaire, au même titre que le dessin ou la musique, la partie de football constitue un attrait, pour lequel toutes les autres distractions sont aisément sacrifiées. Quand l'heure de la récréation sonne, deux camps se forment en un clin d'œil, qui s'emparent de la plus grande longueur de la cour : sans arbitre, mais avec un règlement qui, une fois adopté, est inflexible, le match commence, loyal, ardent, opposant les enfants d'un quartier à ceux d'un autre, les externes aux internes, les demi-pensionnaires aux pensionnaires : et l'esprit de corps y est plus exalté que dans n'importe quel club de « grands ». Pendant toute la durée de la récréation, le ballon, la balle d'un sou, le chiffon roulé en boule, ou même la boîte de conserves voltigent d'un côté à l'autre, lacérés par des semelles aux clous sans nombre ; à la reprise du travail, le maître a toutes les peines du monde à ramener au calme les enfants qui sont des exemples vivants de sport véritablement désintéressé, où la seule récompense est d'avoir vaincu l'adversaire.

Tel est le milieu dans lequel Chayriguès fit son apprentissage sportif : deux ans plus tard, il débuta à Levallois, d'où il passa à

Clichy pour se fixer définitivement au Red Star : c'est dans ce dernier club qu'il trouva la considération d'une gloire déjà solidement établie.

Gamin de Paris en qui tous les gamins de Paris se reconnaissent, Chayriguès doit une petite part de sa réputation à son allure extérieure : quand il paraît sur un terrain de football, on ne regarde plus que lui. Il porte une casquette légendaire, à carreaux blancs et gris enfoncée dans la tête jusqu'aux oreilles, et pourvue d'une visière impressionnante, qui rend le regard aigu et farouche ; le visage subit vers le nez une sorte de poussée en avant, qui, dans la passion du jeu, donne à Chayriguès l'aspect d'un fauve ; les mains sont démesurément longues et larges, des mains à la Jean Alavoine, et qui, comme celles de ce coureur cycliste, ont subi une sorte de déformation professionnelle ; le corps est moulé dans un maillot gris, et les bottines sont tenues par des lacets très larges qui font plusieurs fois le tour du cou-de-pied.

Mais la véritable gloire sportive de Chayriguès est due à son jeu proprement dit. Les meilleurs gardiens de but anglais ou belges sont grands et dotés d'une allonge considérable, de sorte qu'ils cueillent la balle aisément et sans l'apparence du moindre effort : Chayriguès, comme le Nordiste Parsis, son unique rival, est de taille moyenne et plutôt ramassée, et il procède par détentes soudaines et prodigieuses qui lui permettent d'atteindre, d'un bond, l'extrémité du but opposée. Dans les cas très difficiles, la main arrive à temps pour écarter la balle du but, soit en hauteur, soit latéralement ; quand le shot a été prévu et que Chayriguès a eu le temps de se placer, il amène la balle, quelle que soit sa force ou la puissance de son effet, sur sa poitrine où il la bloque irrésistiblement. Si on peut dire qu'il est comme un poids coq, rapide, nerveux, infatigable, par rapport aux poids lourds anglais puissants, mais lents à se déplacer, on peut aussi, et plus jus-

tement, le comparer à un tigre ou à une panthère qui défend l'entrée de son antre, avec un bonheur plus ou moins grand, mais aussi avec une ardeur jamais ralentie, et un sang-froid imperturbable.

Pour le connaisseur, l'aisance et la sûreté des arrêts, la mobilité, les détentes, l'habileté à détourner du but les balles dirigées vers les coins des poteaux, en un mot le travail négatif, sont les plus beaux titres de gloire de Chayriguès. Le grand public estime surtout dans le gardien de but de l'équipe nationale de France le joueur qui dégage la balle, soit directement par un coup de pied très puissant, soit après une série de feintes et d'esquives remarquables. Chayriguès, une fois en possession du ballon, ne le lâche plus, quel que soit le nombre d'adversaires qui le presse : il est comme un fauve qui tient sa proie, et qui préfère se laisser mettre en morceaux plutôt que de l'abandonner. Quand les équipiers opposés, au lieu d'arriver ensemble, sont à quelque distance l'un de l'autre, Chayriguès les évite successivement, à la façon d'un matador qui fait passer à 2 ou 3 centimètres de sa poitrine les cornes du taureau.

Si Chayriguès, par son allure et par son jeu, est devenu rapidement une gloire nationale du football, il a été aussi très vite le symbole du football français à l'étranger. Les Anglais, qui sont volontiers dithyrambiques, ont porté Chayriguès aux nues, le qualifiant de « merveille », de « génie », de « héros » : et même, marque d'estime plus matérielle, Chayriguès a été officiellement engagé dans l'équipe professionnelle de « Tottenham Hotspur ». Malheureusement, dans le match final qui opposait l'équipe militaire de France à celle des Tchèques, Chayriguès fut blessé au bras si grièvement que sa carrière de joueur peut être considérée comme terminée.

En Angleterre, quand un grand joueur, par suite d'une blessure ou de l'âge, cède sa place sur les terrains de football à des équipiers bien portants ou plus jeunes, un grand match est organisé en sa faveur, tout comme une représentation théâtrale est donnée au profit d'un acteur qui quitte la scène. En France, le Red Star a fait jouer un samedi, veille d'un jour de championnat, une partie au bénéfice de son gardien de but, et un tel geste est extrêmement louable. Mais il est certain que Chayriguès, la première grande gloire nationale et européenne du football français, mérite mieux qu'une initiative

CHAYRIGUÈS LE JOUR OU IL FUT BLESSÉ

C'est en disputant la finale des Jeux Interalliés que Chayriguès fut blessé. Depuis, il souffre sans pouvoir se rétablir, et le Football Association aurait une belle mission à remplir en s'occupant de son "as des as".



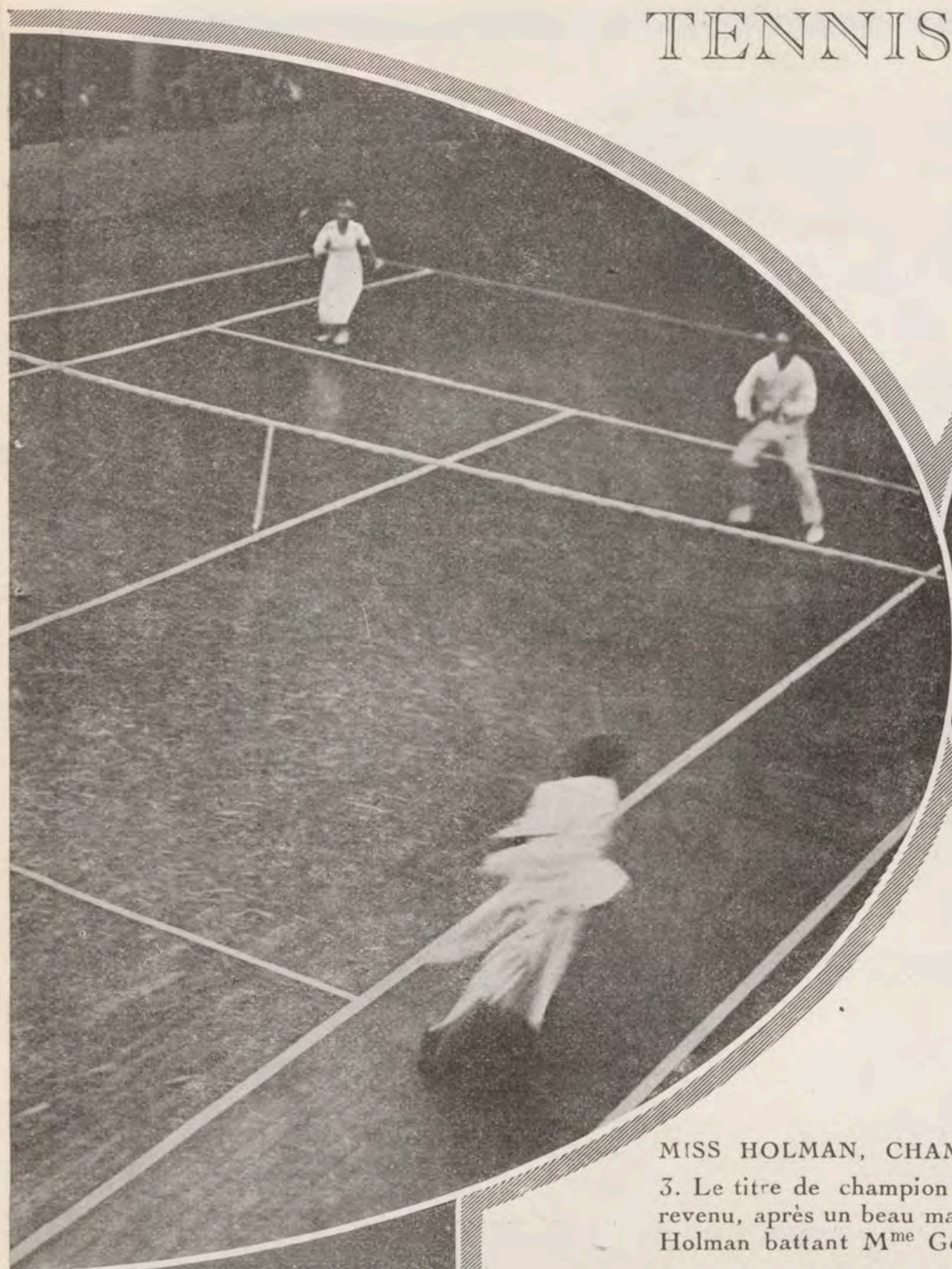
privée. Si Carpentier était éloigné à tout jamais du ring par un accident, une manifestation nationale serait organisée pour lui ; Chayriguès est le Carpentier du football ; il a assez fait pour le renom du football français à l'étranger pour qu'un match d'équipes nationales soit joué à son bénéfice. Il est certain qu'aucun des pays contre lesquels la France a l'habitude de jouer ne nous refuserait son concours en une telle occasion.

GABRIEL HANOT.

UN ARRÊT DE CHAYRIGUÈS

La valeur de Chayriguès était telle qu'au moment où il fut blessé, il se préparait à partir en Angleterre où les propositions les plus brillantes lui avaient été faites par un club professionnel fameux.

TENNIS COURTS COUVERTS



MISS HOLMAN, CHAMPION DU MONDE

3. Le titre de champion du monde dames est revenu, après un beau match, à l'Anglaise Miss Holman battant M^{me} Golding, par 6-3 et 6-4.

LES VAINQUEURS DU DOUBLE MIXTE.

4. De gauche à droite : M^{me} Golding, Laurentz, M^{rs} Beamish, Max Decugis, Le double messieurs revint à Gobert-Laurentz sur Mishu-Portlock.



trouvaient d'un côté, et les meilleures françaises de l'autre. En haut du tableau, nous avons Mrs Beamish, Miss Holman, Miss Mac Kane, Miss Hawkis et en bas Mme Golding, Mlles Suzanne et Blanche Amblard et la championne scandinave Mme Fick.

D'un côté comme de l'autre, hormis Mrs Lambert-Chambers pour l'Angleterre et Mlle Suzanne Lenglen pour la France, l'on a pu prévoir que les championnes respectives du Royaume-Uni et de la France allaient se trouver en présence dans la finale ; et de fait Miss Holman triompha dans une partie désespérante de régularité de Mrs Beamish et plus facilement de ses autres compatriotes se trouvant donc en finale contre Mme Golding qui de toutes les joueuses françaises jouerait les parties les plus intéressantes. Très en confiance, elle battit dans le premier tour Mlle Suzanne Amblard, que beaucoup considéraient comme la plus forte des françaises, menant la partie à sa guise et terminant au troisième set une quantité de balles au filet dans un style irréprochable. Mme Fick, très régulière et ayant un jeu particulièrement difficile, ne put cependant pas inquiéter Mme Golding, pas plus que Mlle Blanche Amblard qui était arrivée facilement en demi-finale. Malheureusement, Mme Golding ne donna pas toute sa mesure dans la finale, la régularité de Miss Holman au fond du court, y fut-elle pour quelque chose ? Toujours est-il que la joueuse anglaise domina son adversaire.

Le double messieurs avaient réuni quelques bonnes paires, mais il est hors de doute que la finale se fût passée entre Gobert-Laurentz et Decugis-Germot sans les exigences du tirage au sort qui opposa les deux excellentes équipes françaises au deuxième tour. Gobert-Laurentz, après avoir gagné le premier set facilement, perdirent le second set et furent bien près de perdre le troisième, mais quelques bonnes volées rétablirent la situation et permirent à la jeune équipe de gagner le set 8-6. Le quatrième set revint facilement à Gobert-Laurentz. Après avoir éliminé en demi-final Aslangul-Lequellece, Gobert-Laurentz

rencontrèrent en finale l'équipe Mishu-Portlock qui avait eu raison de Dupont-Hirsh dans la demi-finale correspondante. Dans cette finale, encore une victoire facile de l'équipe française.

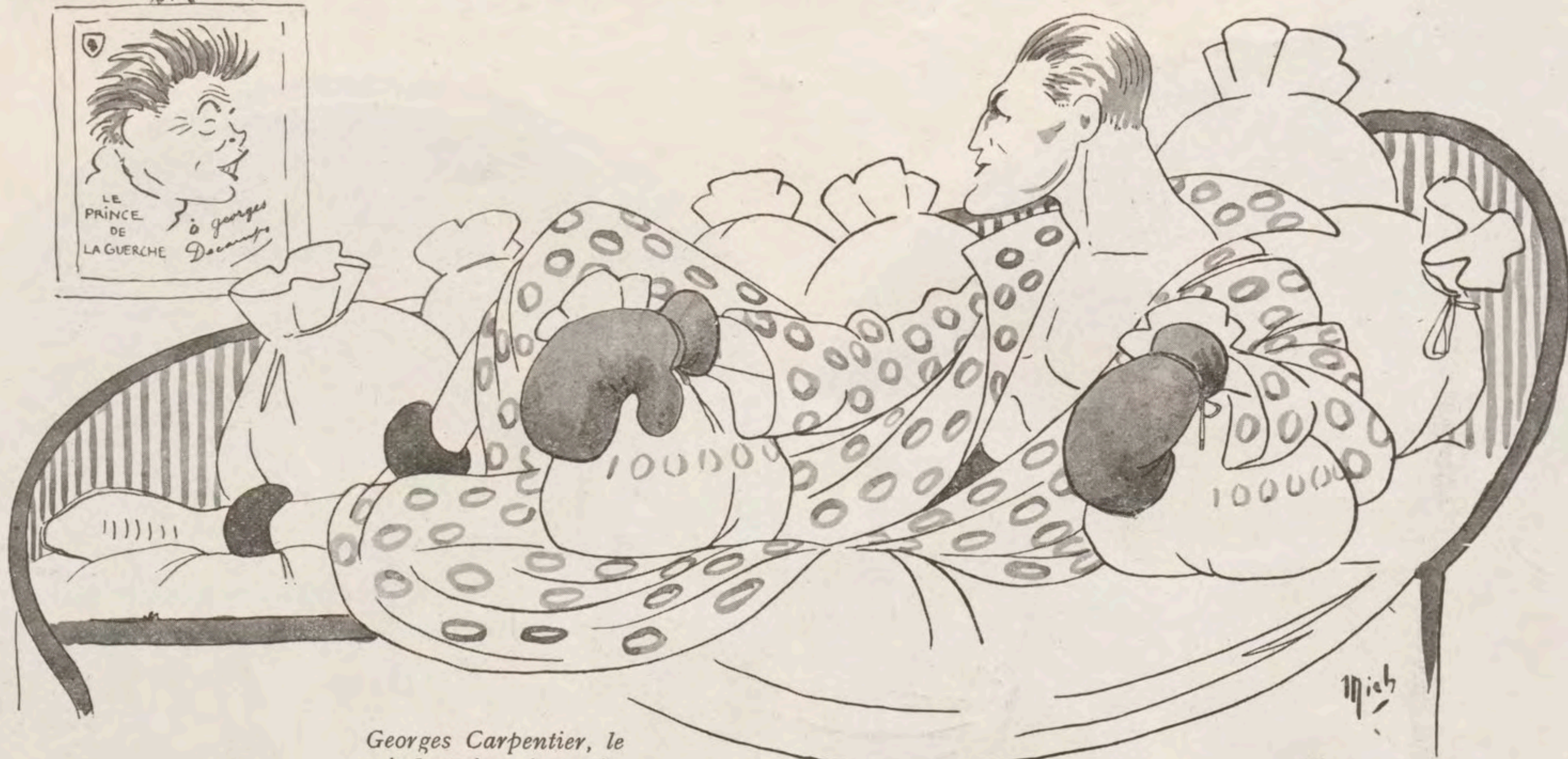
Le double mixte comprenait quatre paires de premier ordre qui se classèrent dans les demi-finales, en haut Mrs Beamish-Decugis se rencontrèrent contre Miss Holman-Germot, match très intéressant qui permit aux spectateurs d'admirer la virtuosité des joueuses anglaises. En bas de la liste Miss Mac Kane-Portlock ne justifiaient pas la confiance de leurs partisans et furent facilement battus par Mme Golding-Laurentz qui affrontèrent Mrs Beamish-Decugis dans la finale ; là encore l'expérience et la science du mixte de la joueuse anglaise entra plus que toute autre chose en ligne de compte et malgré quelques éclairs de l'équipe Mme Golding-Laurentz, la victoire fut relativement aisée pour Mme Beamish-Decugis.

Le double de dames devait revenir à l'une des deux équipes anglaises, et de fait les deux paires se retrouvèrent en finale, car il faut reconnaître que les joueuses du Royaume-Uni possèdent une science du jeu de double et de mixte, plus approfondie que celle des joueuses françaises. Mrs Beamish-Miss Mac Kane triomphèrent.

Ces résultats une fois enregistrés permettent de donner lieu à quelques conclusions relatives aux nouveaux champions du monde. A. H. Gobert était bien le meilleur du lot. Ne pas avoir perdu un set constitue une excellente performance de plus à l'actif du grand André. Gobert-Laurentz ont toujours formé et formeront encore une équipe dangereuse pour les meilleurs. La supériorité des joueuses anglaises a été manifeste.

Enfin, le fait que la France a gagné le simple et le double messieurs et avec la participation de Mlle Lenglen, se serait certainement assurée la victoire en simple dames, prouve que nous tenons toujours notre place dans le monde du tennis.

W. H. LAURENTZ.



Georges Carpentier, le
roi du poing français.
Que d'or! que d'or!

L'Entraînement de luxe.

par Jacques Mortane
(DESSINS DE MICH.)

Londres, le 20 novembre.

JE l'avais vu s'entraîner à La Guerche. Là, dans le domaine de François Descamps, seigneur du lieu, il m'était apparu entouré de ses vassaux. En costume de petite Cour, où le chandail remplace le pourpoint, il avait grande allure. Lorsqu'il passait dans les rues de la région, chacun saluait, chacun se signait : le héros souriait et avait certainement plus belle allure avec son sourire doux et charmant que le souverain répondant à la foule peu convaincue par des saluts d'automate. A La Guerche, sortir avec Lui et Descamps, confère un droit indiscutable à la sympathie et au respect des indigènes : on est quelqu'un ! Dame, il faut montrer patte blanche et les maîtres du pays ne reçoivent pas n'importe qui. Peut-être mon insistance a-t-elle pour but de faire croire que je ne suis pas n'importe qui.

Carpentier — car c'est Lui, comme on dit dans les romans-feuilletons, — ne passe pas sa vie les gants aux poings. Il sait choisir des distractions saines pour ne pas ressentir l'émoi moral que procure un combat. Il va à la chasse : on chasse à courreaux environs de La Guerche. Descamps emmène son poulain qui ne saurait faire un pas sans lui et vous voyez comment le champion, pour ne pas se fatiguer, va à l'assaut du gibier. Le gibier ? Ah ! pauvre de nous, j'en ai vu là-bas, beaucoup, encore plus que ça ! J'ai vu des lapins, j'ai aperçu des lièvres, j'ai observé bien d'autres bestioles auxquelles je ne pouvais donner de nom, car je n'y connais rien : eh bien ! vous me croirez si vous voulez, ils ont tous des gants de boxe aux pattes de devant. Jaloux des dons du kangourou et du champion national, dès leur naissance ils apprennent l'escrime du poing. C'est prodigieux ! Carpentier, impitoyable,



Un grand veneur de jadis.



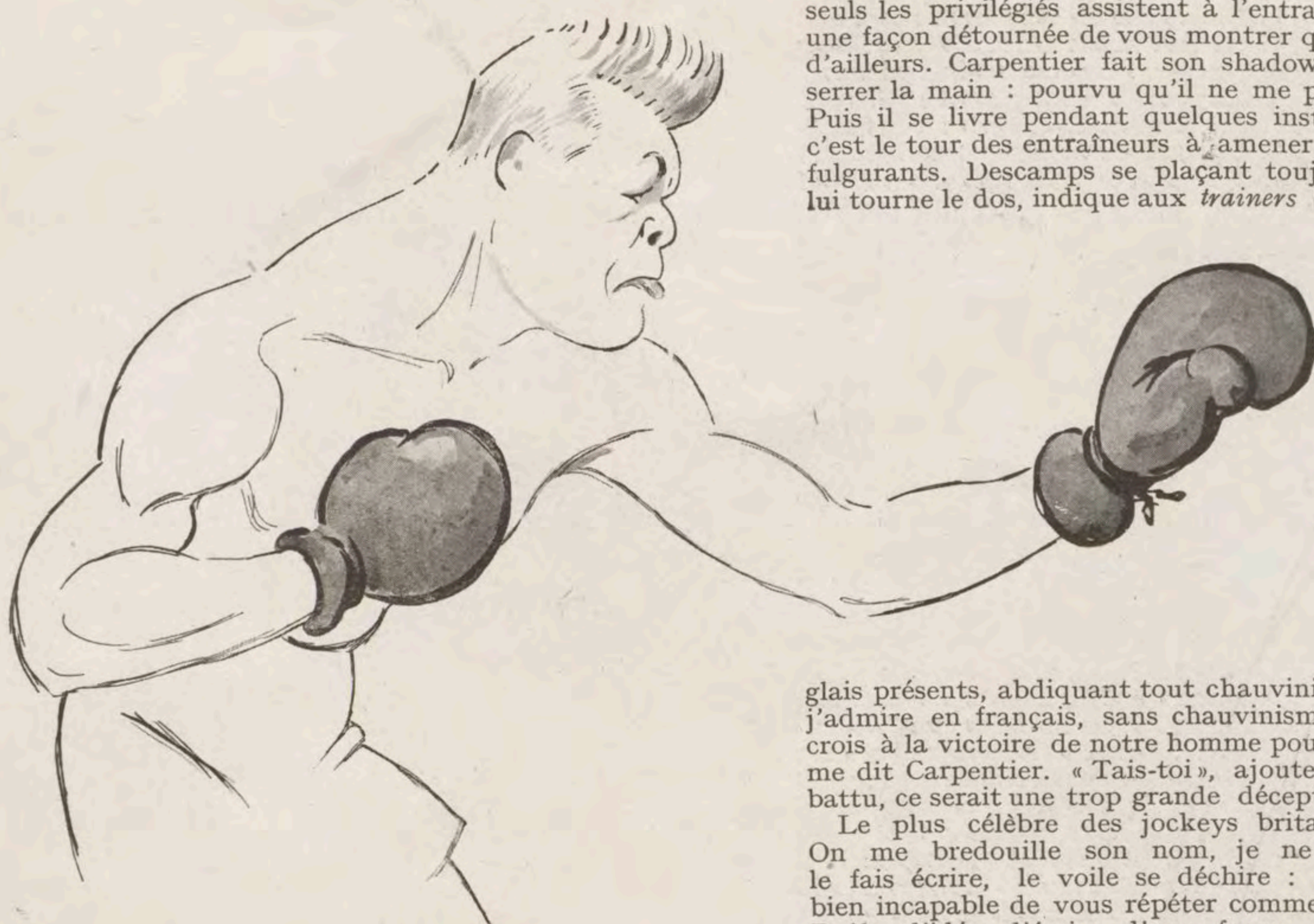
Un grand veneur d'aujourd'hui :
M. des Camps d'Entraînement,
prince de la Guerche, lord de Stan-
more, duc du Ring et autres lieux !



On chasse à courre à la Guerche.



Un lapin de la
Guerche : si jeune
et déjà boxeur !



Joe Beckett, le national d'Outre-Manche.

les traite comme de vulgaires Boches. Il se rappelle l'époque où il était aviateur au front : il continue à chasser. Mais il est plus clément pour la bête native de La Guerche que pour la gent qu'il rencontra dans l'espace.

Et le soir, le jeune grand Français s'endort d'un sommeil paisible, en rêvant aux bourses de plus en plus élevées que lui vaut sa renommée : l'or afflue, l'or se précipite. Descamps contrôle les arrivages.

J'ai rencontré les mêmes acteurs



aujourd'hui à Stanmore. A l'Abercorn Royal Hôtel de cet endroit, Descamps a installé une magnifique salle de boxe avec tout le confort désirable. Pour y être admis, il faut montrer patte encore plus blanche qu'à La Guerche. La propriétaire, grande comme un cuirassier, respectable par son volume, se met en travers de la porte et semble la gardienne du Paradis. Je sors mon passe-port, mon extrait de naissance, mon livret militaire. Pas de succès. Je lui fais comprendre par signes que ma prime de démobilisation n'est pas encore payée... Un sourire !... Que, malgré cela, on me réclame avec ardeur mon impôt sur le revenu... Elle entr'ouvre la porte. Ça va bien ! Alors, appelant à l'aide Shakespeare et Cromwell : *I am friend of Carpentier*. Elle me répond en anglais, je ne comprends pas, mais salue avec conviction. Elle s'éloigne et le brave Lenaerts vient me chercher. J'entre. Ouf ! Je suis dans la place. Jadis on était admis au petit lever du roi, aujourd'hui

seuls les privilégiés assistent à l'entraînement du champion : encore une façon détournée de vous montrer que j'ai des relations, les mêmes d'ailleurs. Carpentier fait son shadow-boxing. Il s'arrête pour me serrer la main : pourvu qu'il ne me prenne pas pour son *shadow*. Puis il se livre pendant quelques instants à la culture physique et c'est le tour des entraîneurs à amener leur tête devant les poings fulgurants. Descamps se plaçant toujours de façon que Carpentier lui tourne le dos, indique aux *trainers* (voyez, je parle anglais maintenant, quel progrès !)

les coups perfides qui peuvent gêner son poulain. Pour moi, c'est une vengeance ! Il n'ose pas y aller. Descamps n'opère pas lui-même. Il faut croire que la méthode est bonne, car elle insuffle à Carpentier un renouveau de vitesse, de précision et de puissance. Oui, vraiment, Descamps a bien fait de déléguer ses secrétaires !

Enfin la séance est terminée. Les rares Anglais présents, abdiquant tout chauvinisme, admirent en anglais, moi j'admire en français, sans chauvinisme non plus. Je déclare que je crois à la victoire de notre homme pour le 4 décembre : « J'espère », me dit Carpentier. « Tais-toi », ajoute Descamps, si « Georges était battu, ce serait une trop grande déception d'avoir cru à son succès. »

Le plus célèbre des jockeys britanniques clame sa confiance. On me bredouille son nom, je ne comprends pas du tout. Je le fais écrire, le voile se déchire : Donoghue. Eh bien ! je serais bien incapable de vous répéter comment cela s'exprime en anglais. Drôle d'idée d'écrire d'une façon et de prononcer d'une autre. Ce n'est même pas de l'imprévu, puisqu'on s'y attend chaque fois.

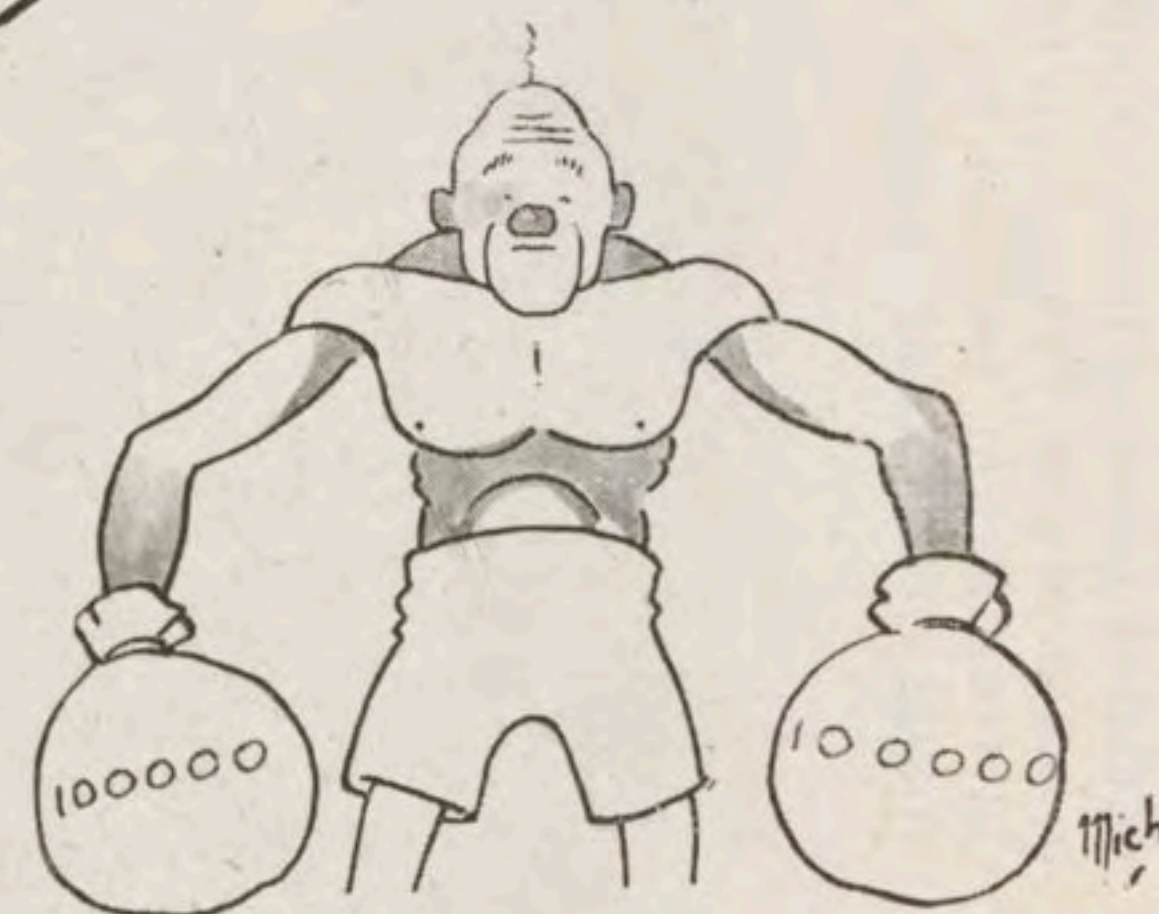
La nuit était tombée, Londres restait aussi loin qu'à l'aller. Je n'avais plus qu'à y retourner. Et je montai dans l'antique calèche me conduisant à mon « métro purotain ».

Dame, je ne suis pas le roi du pugilisme ! A nous les transports en commun, à lui les automobiles de luxe. Et je me contentais de calculer la somme que lui rapporterait son combat si le change n'avait pas baissé d'ici là. A vrai dire, comme chaque fois que je

me livre à l'arithmétique, j'ai dû faire erreur : j'ai trouvé un tas de millions. Mais à un ou deux zéros près, je vous assure que c'est une bonne affaire. Il est vrai qu'il y a la manière pour arriver à un pareil résultat !

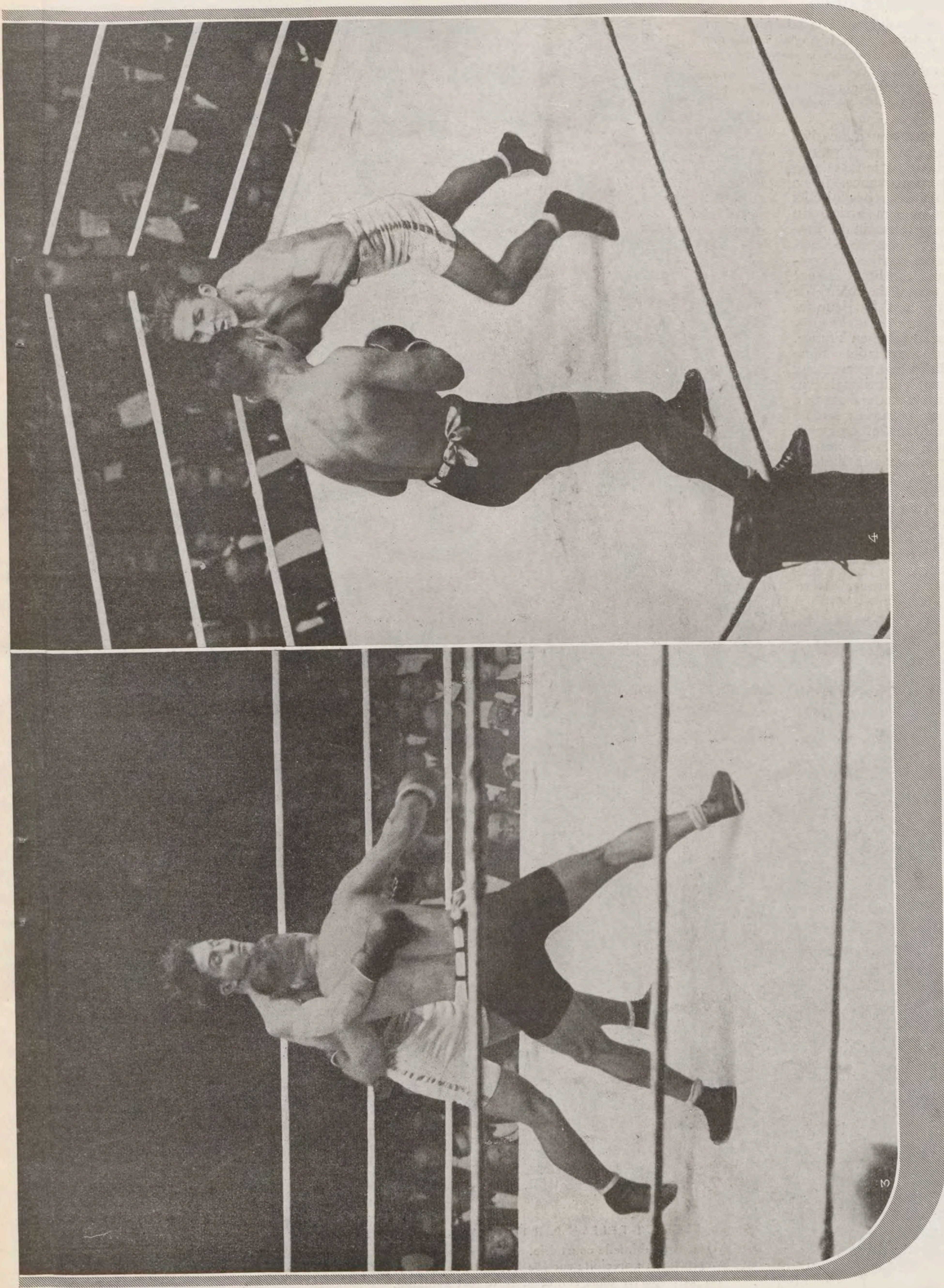
JACQUES MORTANE.

(DESSINS DE MICH.)



Notre Georges Carpentier national.

Un poing, c'est tout.



LES PRÉLIMINAIRES DU KNOCK-OUT DE BECKETT

Le combat fulgurant que livra Georges Carpentier à Joë Beckett, au Stadium d'Holborn, le 4 Décembre, dura exactement 74 secondes. Une fois de plus, notre grand boxeur battit le champion poids lourds d'Angleterre, en moins d'un round. La précédente victoire de ce genre avait été remportée par lui, en 1913, lorsqu'il fut National Sporting Club de Londres, il abattit Bombardier Wells en 73 secondes. Nous donnons les diverses phases qui précéderont l'écrasement de Beckett. 1. Carpentier, tel un félin, se précipite et attaque à la figure. — 2. Beckett tente d'esquiver. — 3. Carpentier rentre, Beckett essaie de se réfugier dans un corps à corps. — 4. Carpentier rentre à la mâchoire.

LA FIN DE JOE BECKETT

Les dix secondes fatidiques sont comptées : Carpentier est vainqueur. — 4. Il lève les bras en entendant la décision de l'arbitre. — 5. Aussitôt les seconds du champion national envahissent le ring et portent en triomphe Georges Carpentier qui, acclamé follement, envoie des baisers à la foule.

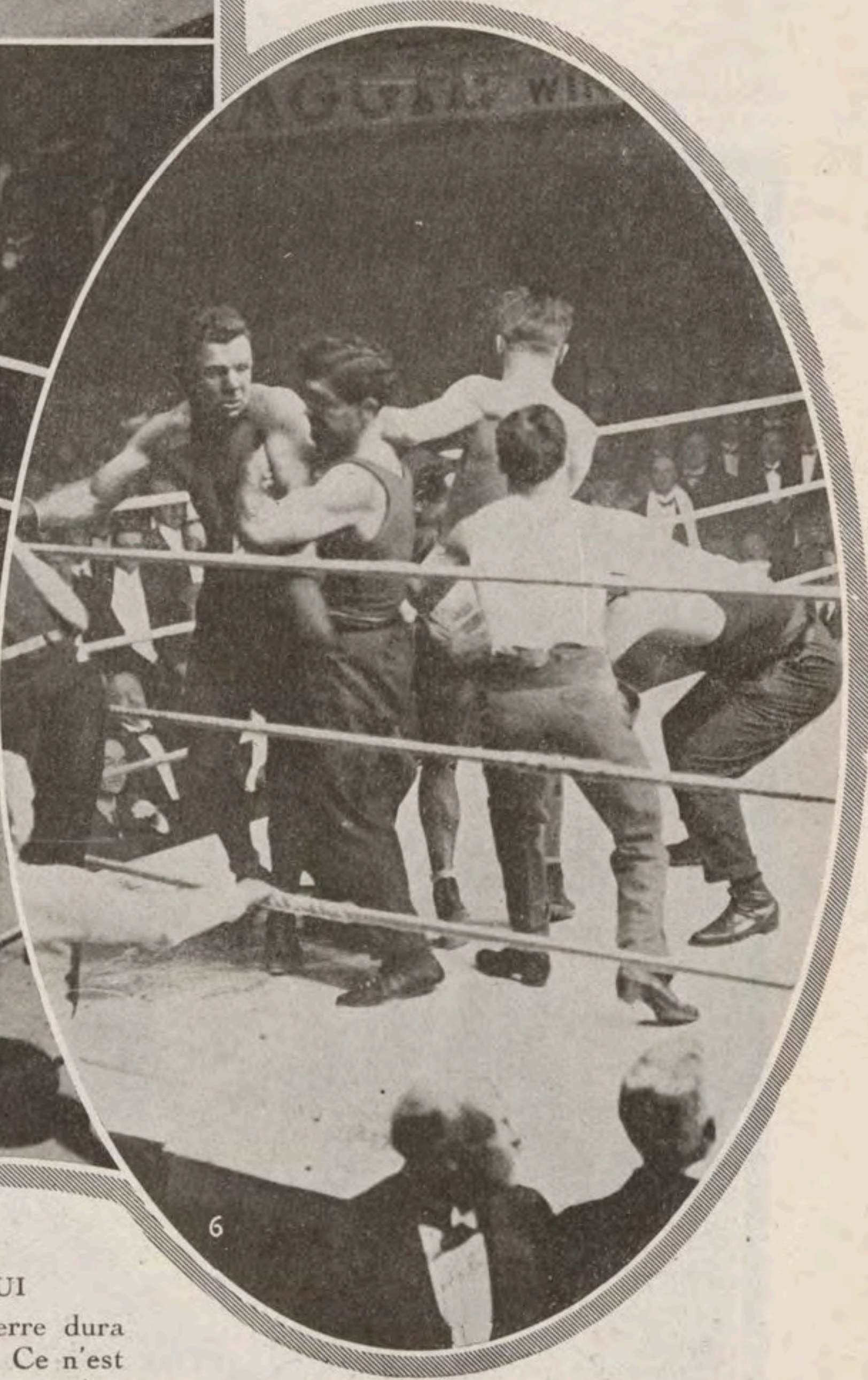
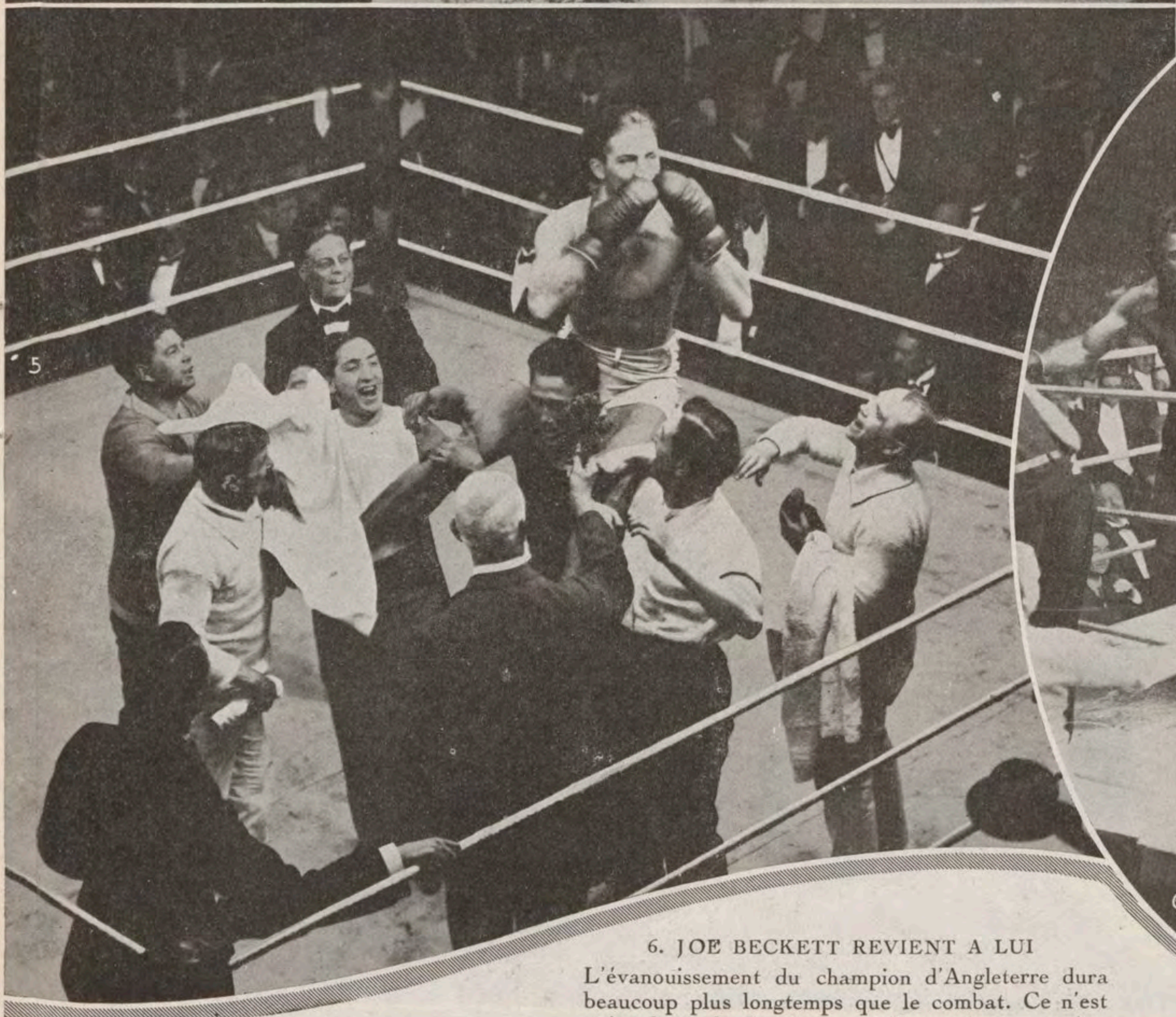
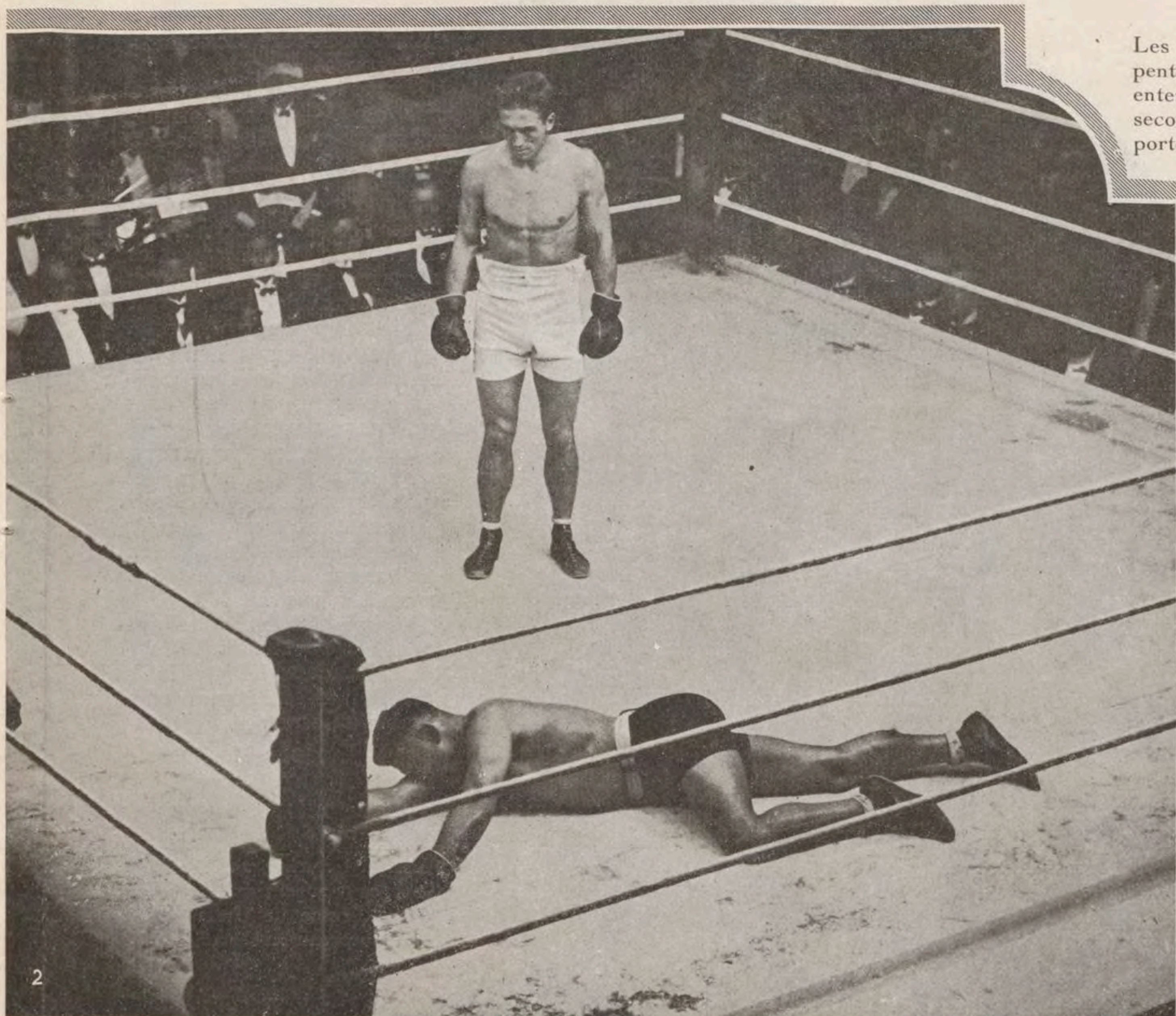
« Nous, nous n'écrivons, ni ne parlons en termes aussi exagérément élogieux de Beckett, ici en Angleterre, comme on le fait en France pour Carpentier. Mais nous parlons avec notre monnaie et quand nous déclarons que nous avons confiance en Beckett, nous prouvons notre sincérité et notre croyance en appuyant sa chance avec notre argent.

« J'ai pensé et déclaré, depuis longtemps, que Carpentier est l'homme le plus surfait qu'on puisse imaginer.

« Je ne puis que répéter ma confiance absolue dans le succès de Beckett, et je serais grandement surpris si Carpentier lui résistait plus de douze rounds au maximum. »

Il est difficile de se montrer plus sottement partial. Carpentier, le 4 décembre, a mis knock-out Beckett et couvert de ridicule J. Frank Bradley. J'avoue que ceci était plus facile que cela. Hélas ! le journaliste écrasé sous le poids du grotesque se relève beaucoup plus aisément que le boxeur déchu.

Il n'était pas particulièrement intéressant de rapporter les divagations de notre confrère londonien. Pour les réfuter, il faudrait les reprendre ligne



6. JOE BECKETT REVIENT A LUI

L'évanouissement du champion d'Angleterre dura beaucoup plus longtemps que le combat. Ce n'est qu'au bout de 3 minutes qu'il reprit ses esprits.

La Vie au Grand Air

par ligne : ce serait perdre de la place bien inutilement et faire grand honneur à un vétéran de la critique qui a l'excuse d'arriver à l'âge où la vieillesse devient une seconde enfance. Mais nous désirons cependant répondre à l'accusation qui tient tant au cœur de Bradley : Carpentier est le boxeur le plus surfait qu'on puisse imaginer. Quelle piètre opinion cela devrait nous donner des champions anglais ! Jugez-en :

Championnat d'Europe, poids mi-moyen. — 1911, Carpentier bat Young Josephs qui abandonne au 10^e round, après être allé 9 fois au sol (Londres).

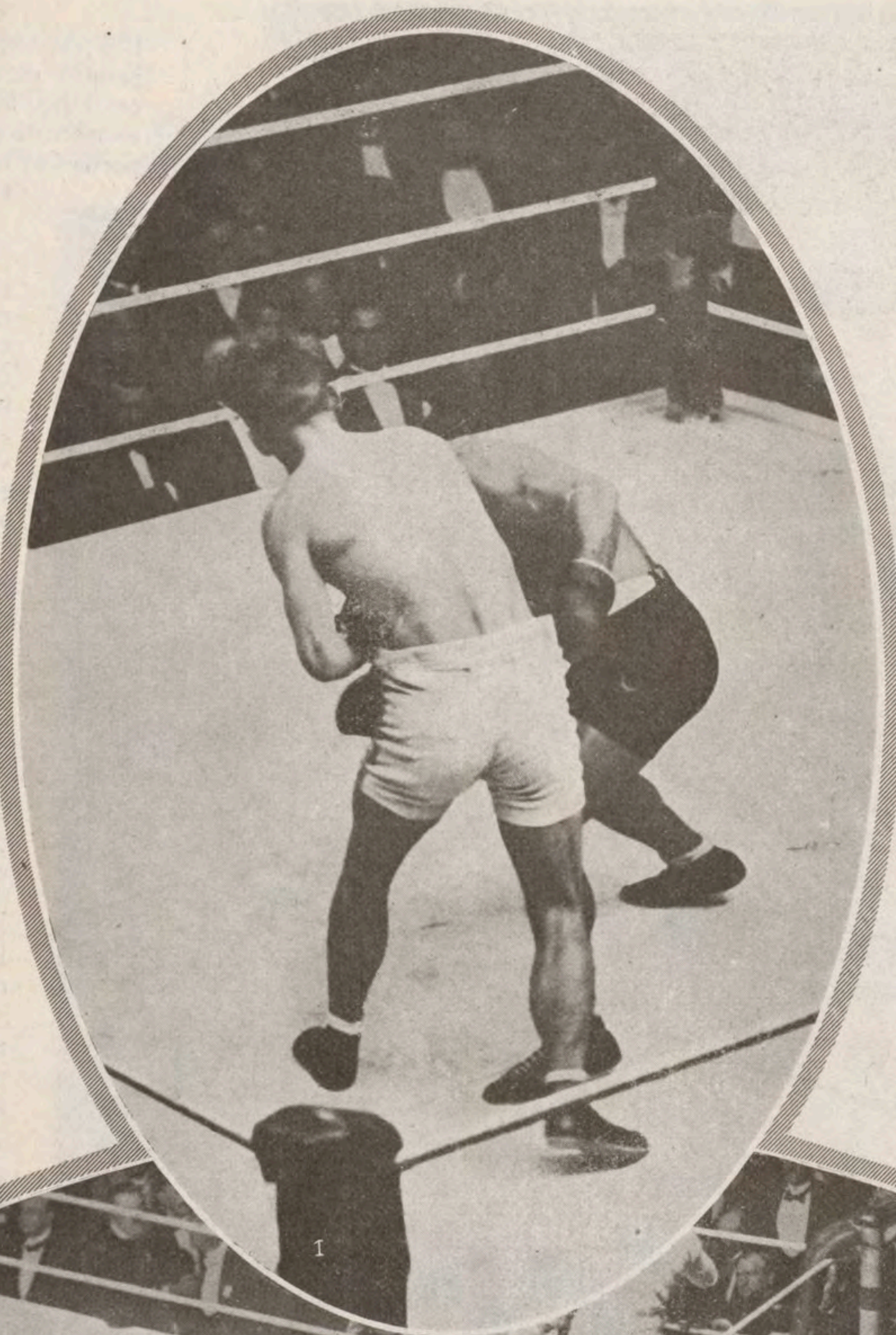
Championnat d'Europe, poids moyen. — 1912, Carpentier knock-oute Jim Sullivan, en deux reprises (Monte-Carlo).

Championnat d'Europe, poids lourd. — 1913, Carpentier knock-oute Bombardier Wells en 4 rounds (à Gand), puis en 1 m. 13 (Londres).

Championnat d'Europe,

LE COUP QUI A ABATTU BECKETT.

Notre champion Georges Carpentier eut raison de Joe Beckett par un crochet du droit à la mâchoire dont l'effet fut foudroyant.



poids mi-lourd. — 1919, Carpentier knock-oute Dick Smith en 9 reprises (Paris).

Championnat d'Europe, poids lourd. — 1919, Carpentier knock-oute Joe Beckett en 1 m. 14 s. (Londres).

Carpentier a donc gagné ou défendu le titre de champion d'Europe de quatre catégories différentes, en six occasions. Il a triomphé dans ces six matches en 27 rounds au total. 27 reprises pour abattre de façon décisive les cinq meilleurs boxeurs anglais dans leur classe respective ! Temps de combat réel : 1 heure 10 m. 27 s. Et ces 70 m. 27 s. ont rapporté plus de 800.000 francs à notre gloire nationale. On conviendra que c'est du travail bien payé : plus de 11.000 francs à la minute.

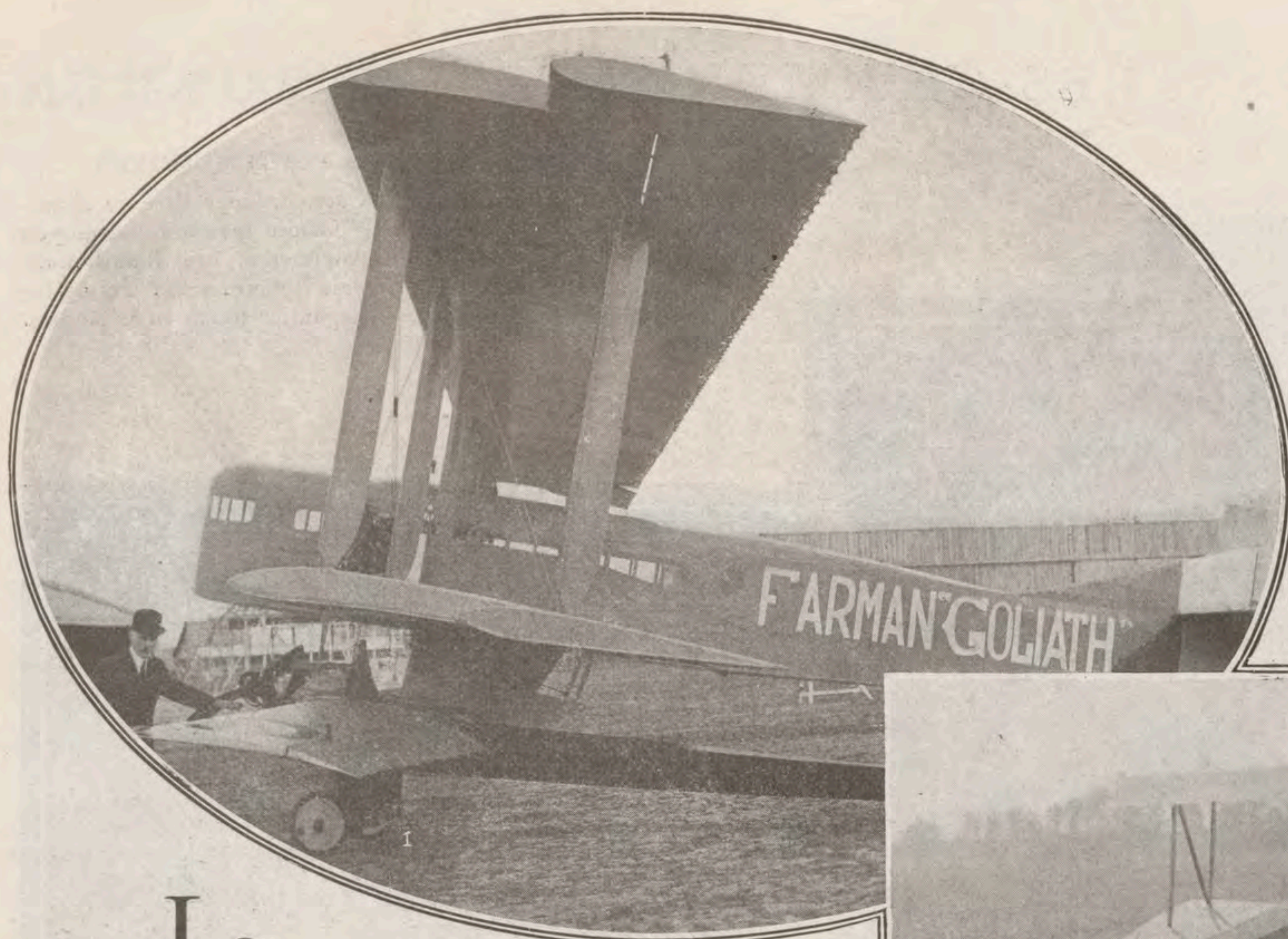
Tel est le boxeur que M. Bradley déclare « surfait ». Est-il pourtant, dans l'histoire du noble art, un seul homme comparable à Carpentier ?

JACQUES MORTANE.

LE PRINCE DE GALLES FÉLICITE.

Aussitôt après sa victoire, Georges Carpentier fut félicité par le Prince de Galles qui se leva pour venir lui serrer la main.





Le Goliath Farman, que nous représentons à côté du Moustique, est l'historique appareil qui effectua le voyage Paris-Londres et retour avec 14 passagers, le trafic hebdomadaire Paris-Bruxelles-Paris, le merveilleux raid Paris-Koufra, et s'attribua entre temps plusieurs records du monde avec passagers. — En médaillon, le David, engin de sport, économique, facile à jouer et permettant, sur un type réduit, d'accomplir toutes les prouesses acrobatiques et de réaliser les performances d'endurance des autres modèles.

Le Goliath Farman

Par C. Laville.



QUE sera l'avion de l'avenir ? Beaucoup se sont essayés à résoudre ce problème qui, cependant, ne devrait jamais se poser, car ce n'est pas un, mais plusieurs types d'avions que nous réserve l'avenir. Et c'est ce qu'a justement compris la maison Farman, dont l'éclectisme en matière de construction aura pour effet d'accélérer l'évolution de la fabrication des aéroplanes et de raccourcir les voies qui nous mènent à la domination des routes de l'air.

Du Goliath, avion-géant, dont les exploits sont aujourd'hui connus du monde entier, jusqu'au David, petit monoplane d'excursion, en passant par le Farman type « sport », par la limousine F-50 qui emmène quatre passagers en dehors du mécanicien et du pilote, par les biplaces et triplaces de tourisme F-40 et par le F-I-46 « Ecole », du plus grand au plus petit de ces modèles, chacun a son appropriation bien déterminée et son rendement optimum quant au but poursuivi.

Prenons le Goliath type Paris-Koufra : équipé avec deux moteurs de chacun 260 HP. Il est parti en août dernier à la conquête de l'espace, transportant huit passagers : en six jours et trois étapes, il franchit 4.000 kilomètres, dont 2.500 sans escale (Paris-Casablanca), volant des bords de la Seine à ceux du Sénégal et réalisant le raid le plus remarquable accompli jusque-là dans le domaine de l'aviation.

Il ne faudrait point s'imaginer que de telles entreprises sont seulement bonnes à frapper l'imagination : j'ai, sous les yeux, le livre de bord du voyage Paris-Dakar. Je ne crois pas qu'il soit possible d'imaginer un document plus fécond en enseignements de toute nature que ce simple rapport, et plus propre à délimiter avec netteté le champs d'investigation qu'il nous faut défricher pour arriver à une maîtrise absolue dans les grands voyages aériens. Et nous devons être reconnaissants à la maison Farman de la science et de la ténacité qu'elle a déployées, aussi bien dans l'établissement d'appareils d'un type entièrement nouveau que dans la préparation d'une excursion à rayon d'action aussi étendu.

Il se dégage du compte rendu technique de l'exploration accomplie par le Goliath un point de grande importance : c'est qu'un appareil pesant 2.000 kilos a pu emporter 3.000 kilos de charge utile, rendement, non seulement inconnu jusqu'à ce jour pour les avions de transport, mais qui ferait honneur à beaucoup de véhicules terrestres... »

Au point de vue économique, remarquons que le prix de revient du kilomètre parcouru est relativement très faible, la consommation n'ayant pas dépassé 87 litres à l'heure pour l'ensemble des deux moteurs. Ce qui revient à dire que le Goliath, prenant de loin la première place pour le bas prix de la tonne transportée, se révèle comme l'appareil le plus intéressant pour une exploitation commerciale.

En ce qui concerne la sécurité de fonctionnement, rien ne peut mieux la démontrer que ce fait : le Goliath, avec sa charge de 3.000 kilos peut marcher facilement avec un seul moteur, ce qui lui permet, en

cas de panne de l'un d'eux, de prolonger le vol jusqu'à ce qu'un terrain d'atterrissage convenable ait été découvert. La démonstration en fut faite d'une façon concluante au terme du raid Paris-Koufra où, malgré la perte d'une hélice, le pilote Bossoutrot put continuer son vol pendant 35 minutes et eut ainsi le temps nécessaire pour se préparer un atterrissage normal sur la plage.

Les autres types d'appareils établis par la maison Farman montrent, au service de l'aviation civile, les mêmes qualités qui les distinguaient au service de l'aviation militaire et dont la plus importante est, assurément, la sécurité : dans toutes ses conceptions, la maison Farman s'est attachée à obtenir cette qualité qu'elle considère, à juste titre, comme primordiale. Et elle n'a pas hésité à sacrifier quelquefois d'autres qualités, telle que la vitesse, pour assurer cette sécurité sans laquelle l'avenir de l'aviation n'est qu'un mythe. Un des facteurs les plus importants, dans cet ordre d'idées, est la vitesse d'atterrissage très réduite alliée à la facilité de voler sur de petits terrains. Par là, la fabrication Farman a su, incontestablement, donner à tous ses avions une qualité hautement appréciée.

Puis-je mieux affirmer l'excellence des appareils Farman qu'en rappelant les performances accomplies par eux depuis les débuts de l'aviation ? Après avoir bouclé le premier kilomètre de vol accompli en Europe, après avoir enlevé le premier passager, Henri Farman créa le biplan avec lequel il gagna le premier Prix de Champagne et emporta les records de distance et de durée. Puis, ce furent les premiers vols de ville à ville accomplis par Maurice Farman (Paris-Chartres) ou sur appareils M. Farman par Paulhan — gagnant le Prix de 100.000 francs du Daily sur le parcours Londres-Manchester sans escale — et Renaux — gagnant le Grand-Prix Michelin pour voyage de Paris au Puy-de-Dôme.

Les services rendus par la maison Farman pendant la guerre, sont présents à la mémoire de tous : pendant les deux premières années d'hostilités, 70 pour cent des aéroplanes en service sur le front étaient des Farman, et les Guynemer, les Fonck et tous les « as entre les as » reçurent leur première instruction sur des avions Farman.

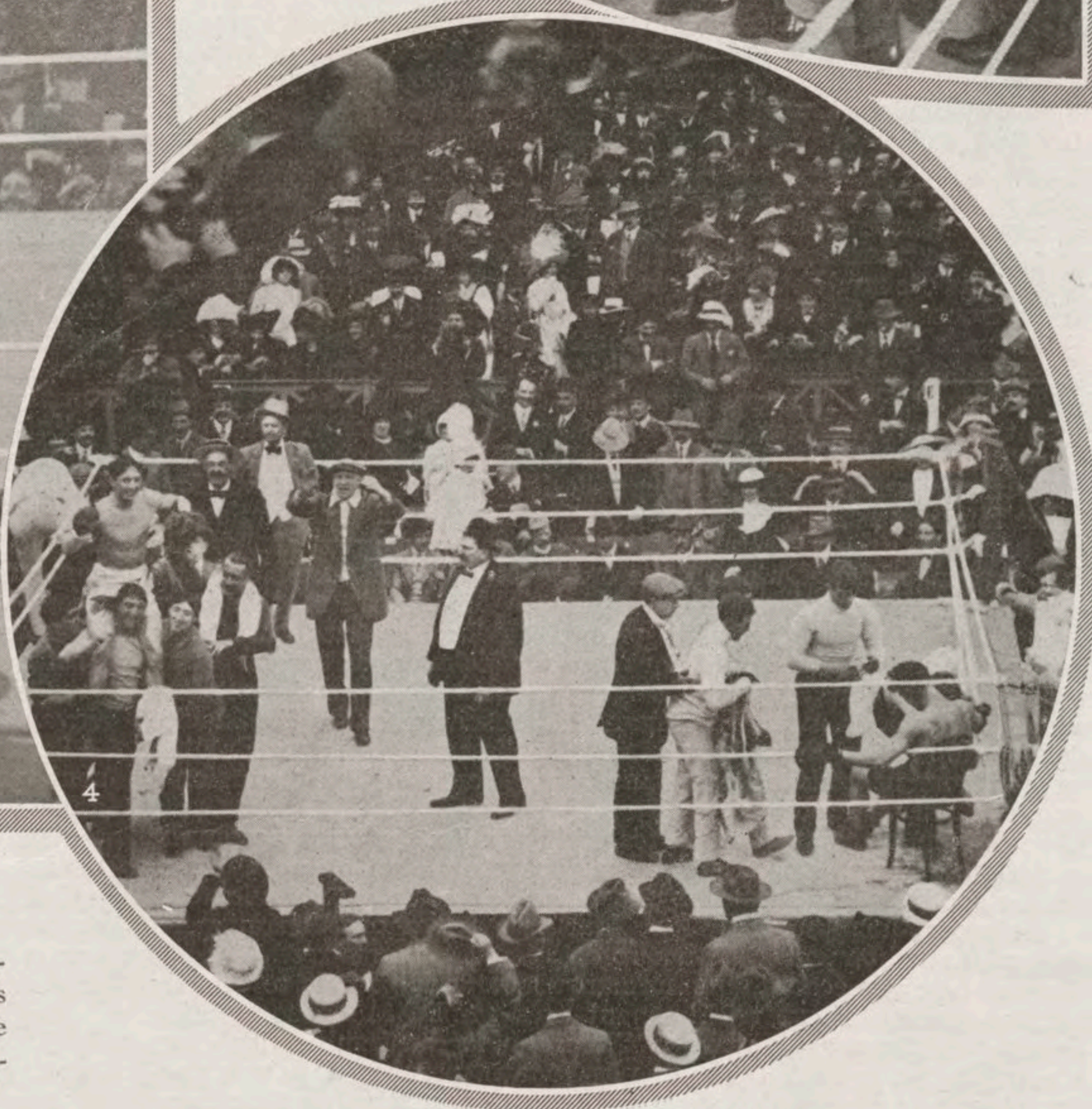
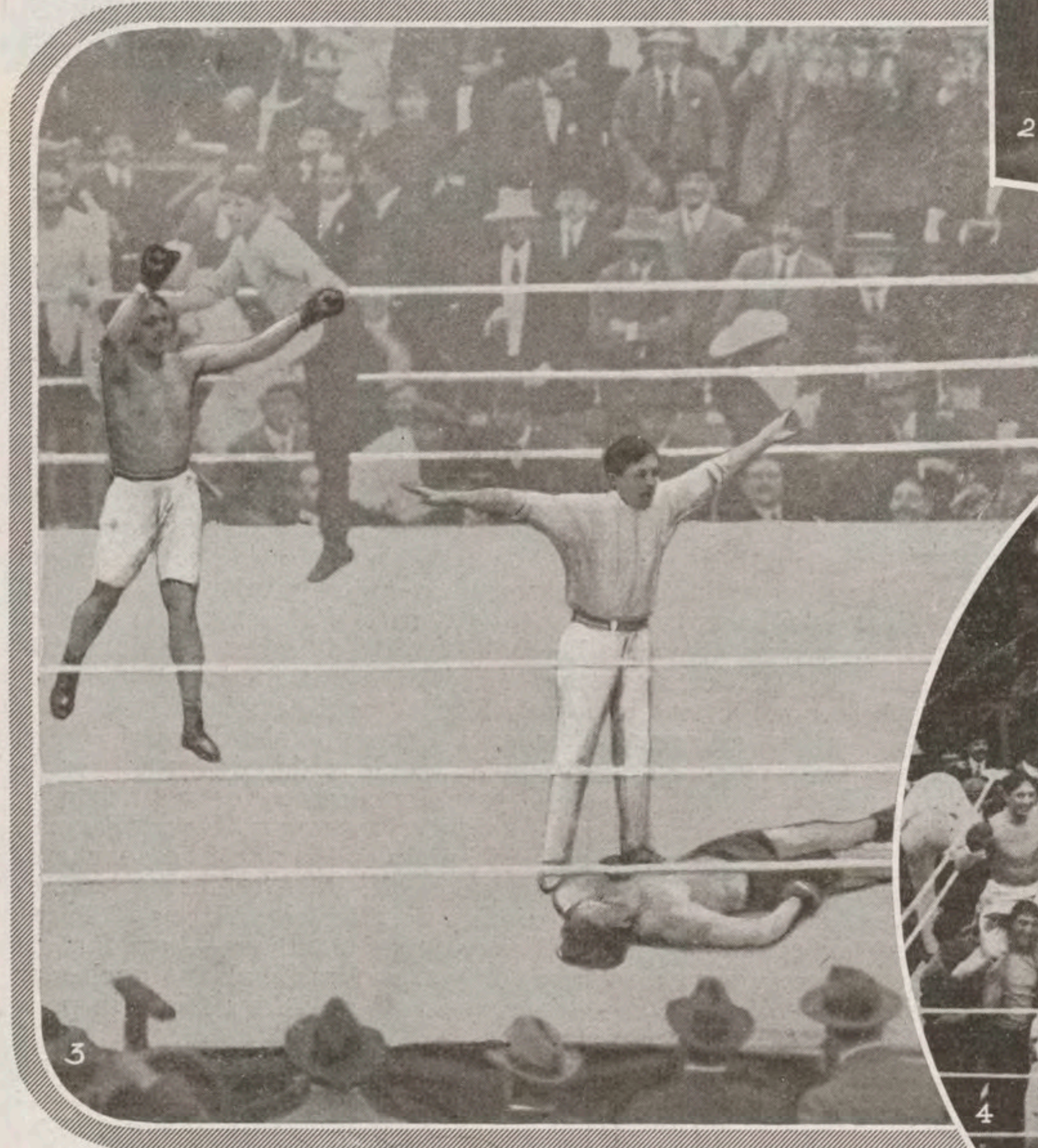
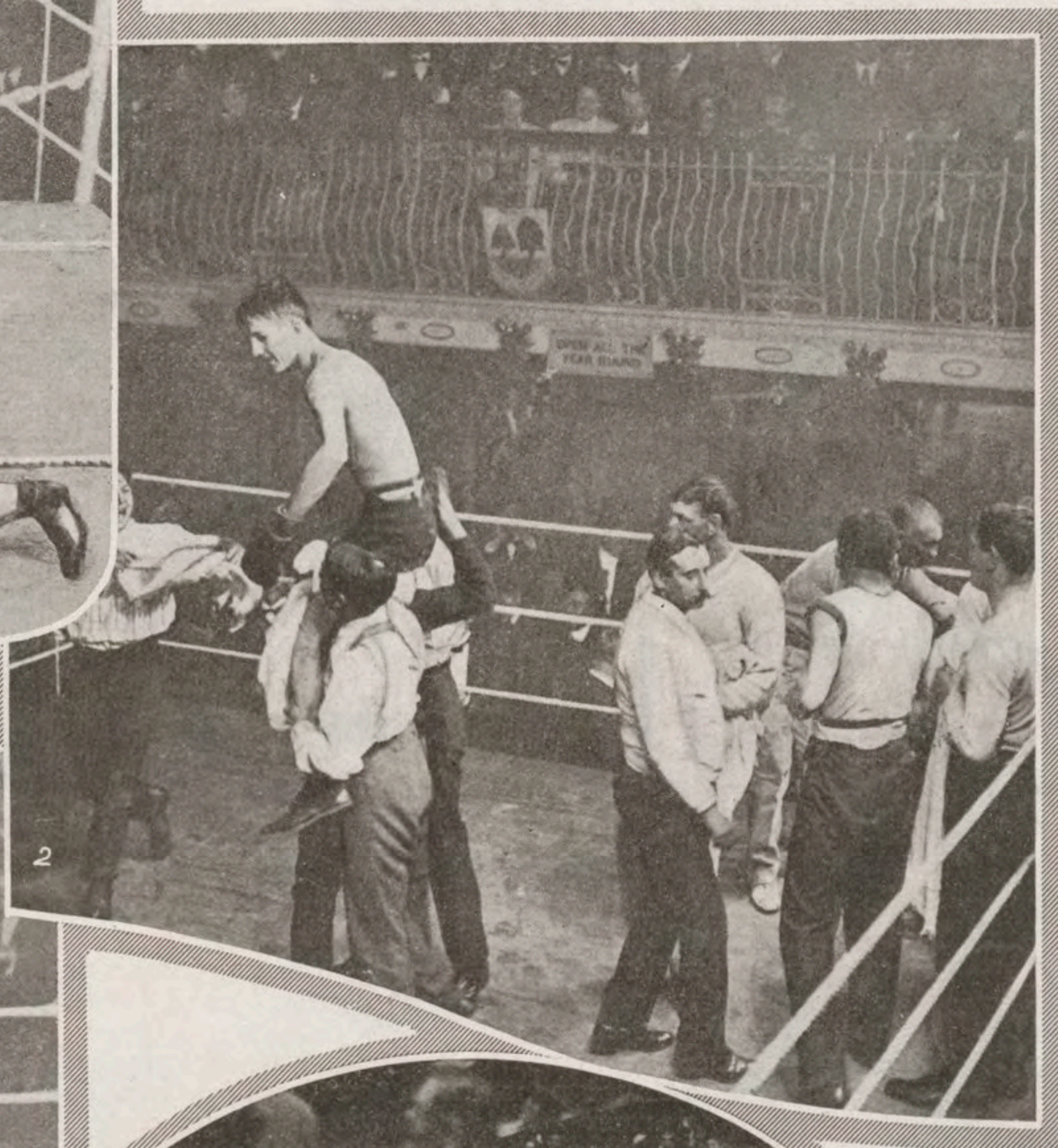
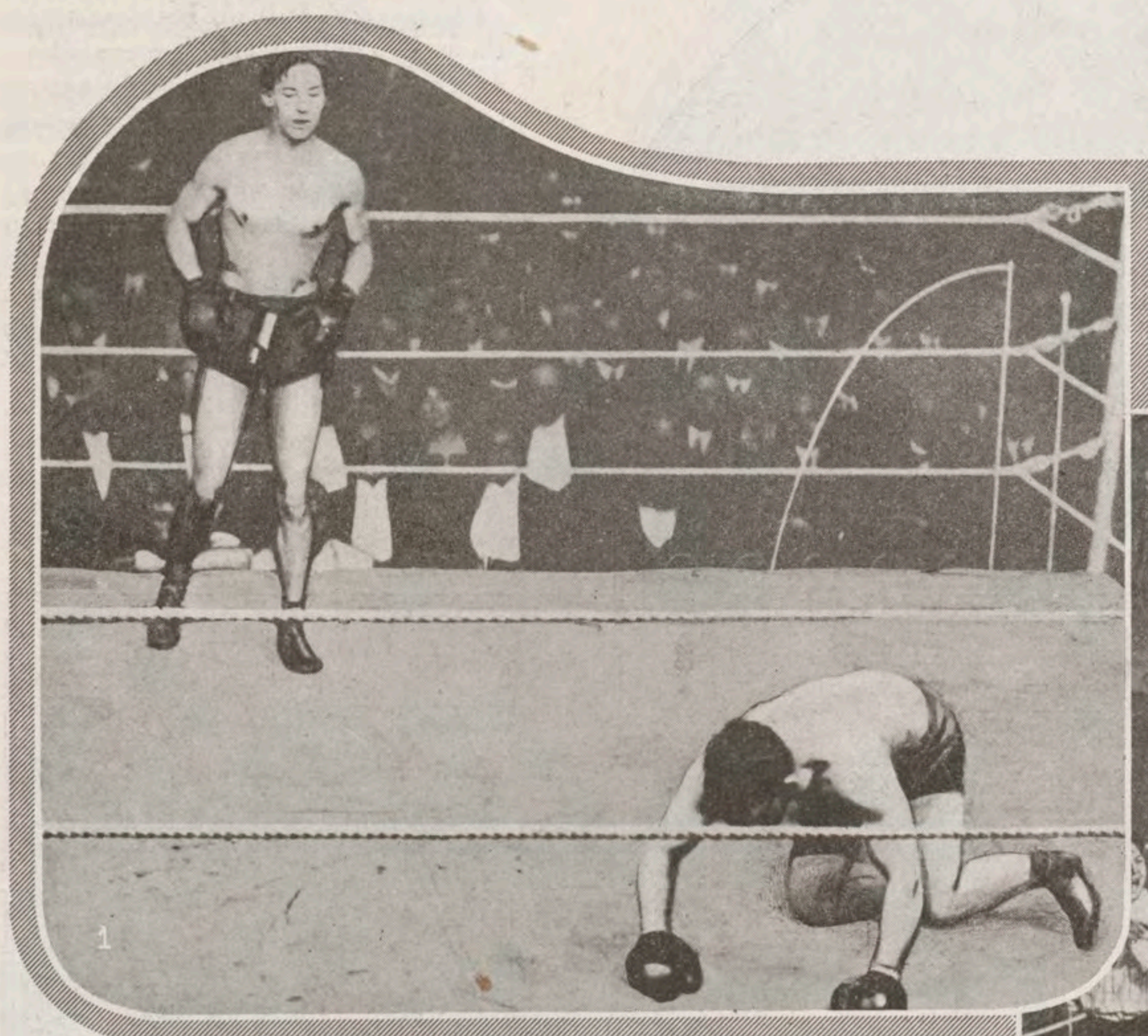
Oui, la maîtrise de la maison Farman en fabrication d'aéroplanes est incontestable et incontestée. Ne se contentant pas de se reposer sur ses anciens lauriers, cette marque a fourni un effort formidable depuis l'armistice : en dehors du Goliath et des appareils dont nous avons précédemment parlé, elle a établi la Limousine F. 50, gagnante du Grand Prix d'Amsterdam et du Prix spécial des avions de tourisme de l'Aé.-C. Néerlandais. Elle a établi aussi ce type « sport », biplan, biplace, si intéressant par son prix d'achat et son économie de fonctionnement, et pourvu de qualités remarquables : atterrissage à 45 km.-heure, décollage en 20 mèt., et permettant loopings, vrilles et tonneaux.

L'aviation du passé, du présent et de l'avenir doivent un joli tribut à la maison Farman. N'est-ce point votre avis ? C. LAVILLE.

LES CHAMPIONNATS D'EUROPE

CHAMPION D'EUROPE POIDS MI-MOYEN

Georges Carpentier s'attribua son premier titre de champion d'Europe, en 1911. Il battait le poids mi-moyen Young Josephs, champion d'Angleterre, qui abandonnait au 10^e round après être allé 9 fois à terre. — 1. Young Josephs knocked-down. — 2. Carpentier porté en triomphe.



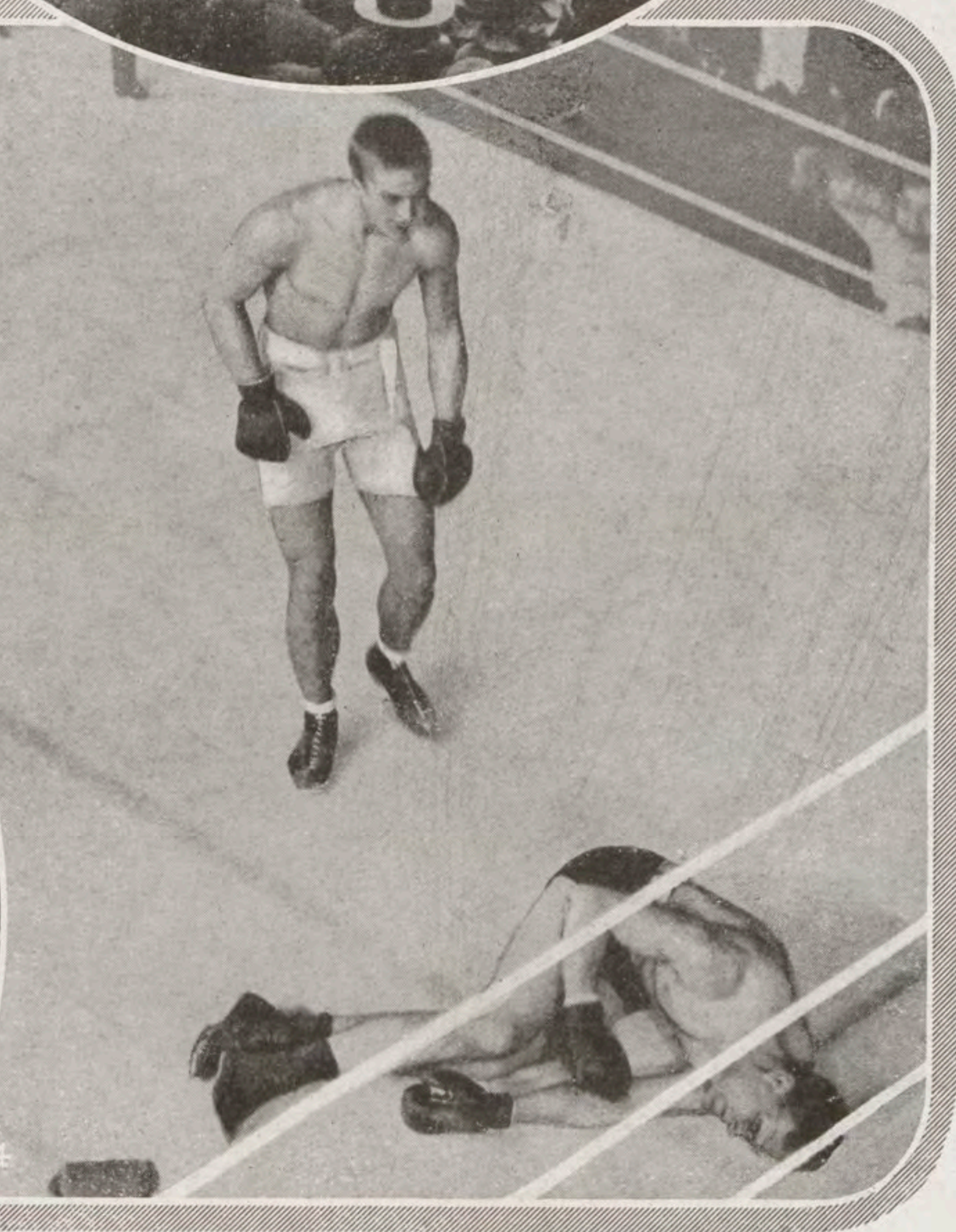
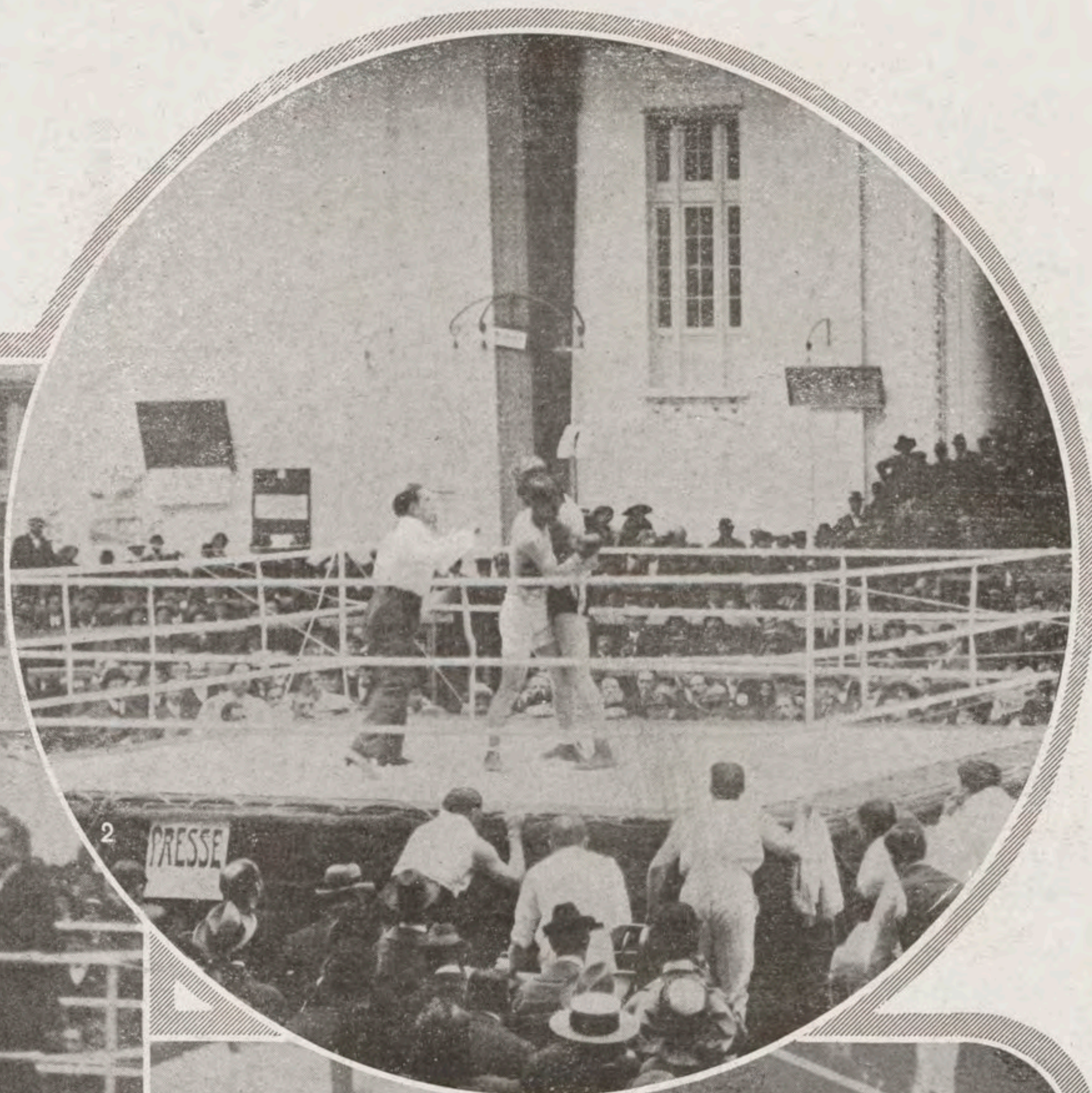
CHAMPION D'EUROPE POIDS MOYEN

En 1912, à Monte-Carlo, Georges Carpentier devenait champion d'Europe des poids moyens, en abattant en deux rounds l'Anglais Jim Sullivan. — 3. Jim Sullivan vient de recevoir le coup fatal qui l'a envoyé au pays des songes. — 4. Son vainqueur, Georges Carpentier, est porté en triomphe.

DE GEORGES CARPENTIER

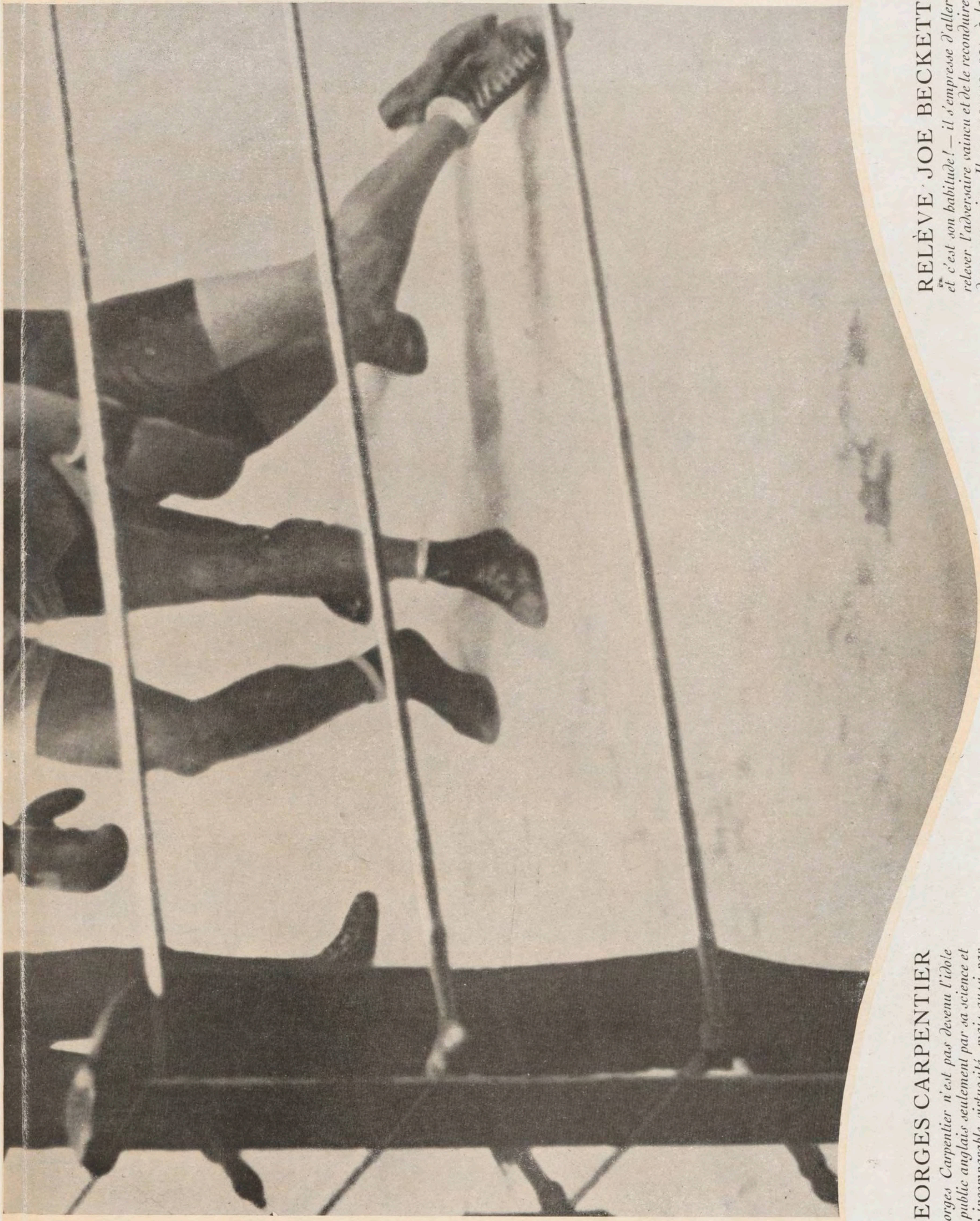
CHAMPION D'EUROPE POIDS LOURD.

En 1913, à Gand, Georges Carpentier rencontrait Bombardier Wells pour le titre de champion d'Europe poids lourd. Il le mettait knock-out au 4^e round, après avoir été à terre dans les deux premières reprises. — 1. Georges Carpentier porté en triomphe. — 2. Carpentier et Wells au 4^e round.



CHAMPION D'EUROPE EN 73 SECONDES.

En 1913, le 8 décembre, à Londres, une revanche entre Carpentier et Bombardier Wells permit au Français de triompher en 73 secondes. En 1919, Carpentier devint champion d'Europe des poids mi-lourds en knock-outant Dick Smith au 9^e round. — 3. Georges Carpentier, porté en triomphe. — 4. Wells à terre.



GEORGES CARPENTIER

Georges Carpentier n'est pas devenu l'idole du public anglais seulement par sa science et son incomparable virtuosité, mais aussi par ses manières de gentleman et son parfait esprit sportif. Lorsqu'il triomphe par knock-out —

RELÈVE JOE BECKETT

et c'est son habitude! — il s'empresse d'aller relever l'adversaire vaincu et de le reconduire dans son coin. Il ne manqua pas à la règle avec Beckett, mais il dut transporter le champion d'Angleterre complètement évanoui.

LES
ÉTABLISSEMENTS
LOUIS CLÉMENT

Les établissements
Louis Clément cou-
vrent à Boulogne-sur-



Seine, avec les filiales
de Lyon et de Bor-
deaux, plus de 20.000
mètres carrés et occu-
pent 1.200 ouvriers.

L'AVION MÉTALLIQUE

DEPUIS longtemps on s'est rendu compte des avantages que procurerait l'emploi du métal dans la construction des avions. Malheureusement le problème présente de multiples difficultés et rares sont les apôtres qui ont persévéré dans l'étude.

Celui qui s'y était consacré le premier, M. Louis Clément, n'a pas voulu abandonner la partie. Lui, qui avait établi, en 1909, le premier appareil métallique, n'a pas cessé de continuer ses recherches. Il est d'autant plus digne d'être admiré qu'il reste fidèle à l'aviation à une époque où la négligence et la force d'inertie de nos bureaux laisse ruiner de façon définitive notre flotte aérienne.

Le précurseur qu'est Louis Clément a conservé la foi des premiers jours. Il s'est même adjoint la collaboration d'une des plus belles figures du pilotage, René Moineau. Ils ont établi un petit avion de tourisme et un avion de course qui attireront tous les regards au Salon. Conformément à l'ancien système de fabrication métallique de M. Louis Clément, les ailes de ces appareils, sauf la voile bien entendu, sont entièrement en duralumin, le fuselage est en tubes d'acier soudés.

L'idée, que nous avons eu le plaisir de préconiser au lendemain de l'armistice, fait son chemin : on construit des « avionnettes ». Celle de Louis Clément est un triplan monoplacé. Elle a un moteur de 30 chevaux et pèse 250 kilos seulement en ordre de marche. Le train d'atterrissage est un tricycle de 4 mètres de voie et de 1 m. 10 d'empattement. Son écart de vitesse est remarquable et permet l'atterrissage le plus lent, partant le plus sûr. Bientôt grâce à des fervents,

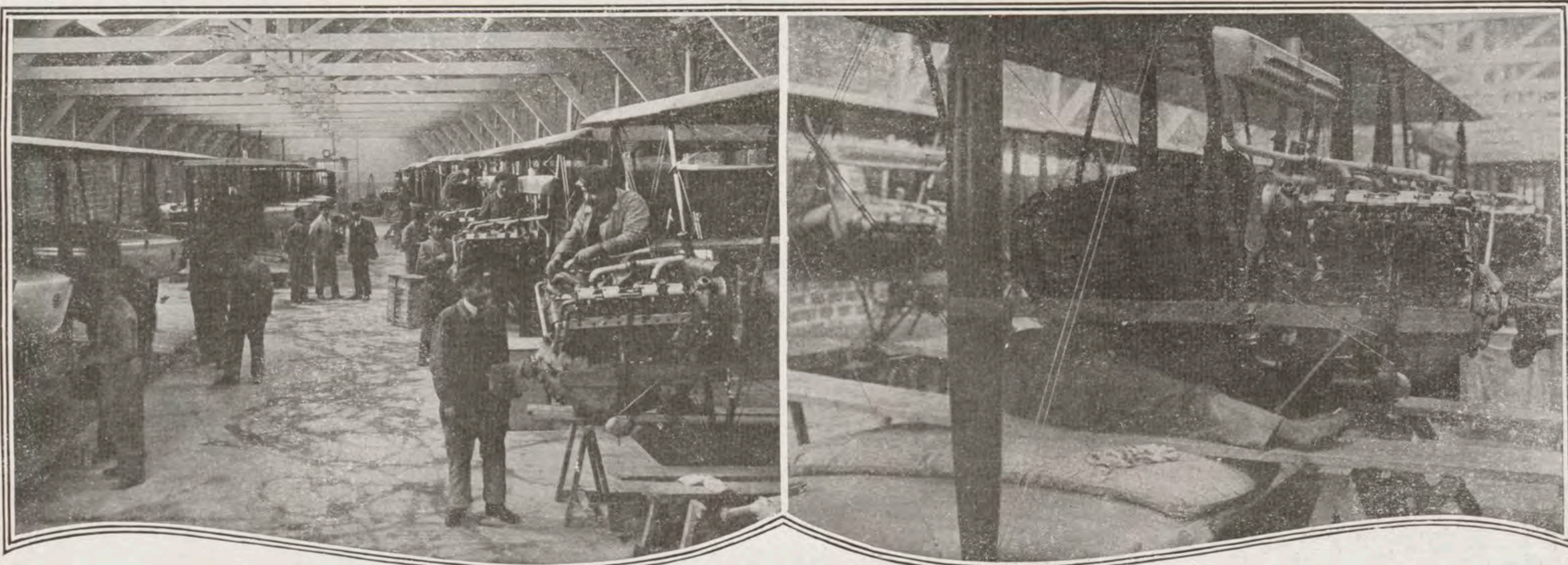
tels que M. Louis Clément, le problème du tourisme aérien économique sera résolu. Cette formule sera la plus heureuse pour l'avenir de la locomotion nouvelle.

L'avion de course entièrement étudié par M. Moineau est un monoplan sans haubans, 180 chevaux. Sa grande originalité consiste dans le train d'atterrissage repliable et le radiateur à surface variable. La résistance à l'avancement est réduite à l'extrême, et fait de ce bolide, une véritable flèche.

Il ne faut jamais douter de nos inventeurs, même lorsqu'ils ne reçoivent aucun encouragement de la part de l'État.

Cette confiance dans l'avenir, cette fidélité à l'idée depuis de longues années défendue n'étonne pas de la part de M. Louis Clément. Ce grand inventeur, pendant la guerre, n'a-t-il pas, par patriotisme, mis son talent au service de la France, en n'hésitant pas à construire et à monter une grande partie des pièces métalliques des avions Bréguet, Caudron, F. B. A., Letort, Michelin, Nieuport, Spad, Tellier, Sopwith et Voisin ? N'a-t-il pas classé sa firme au premier rang de la construction métallique ultra-légère ? C'est d'ailleurs ce qui lui a permis de fabriquer en grande série, depuis l'armistice, une bicyclette qui fait l'admiration de tous par sa légèreté et son fini, et une motocyclette, qui attira tous les regards au Salon de l'Automobile.

Aussi la faveur dont jouit le remarquable inventeur l'a-t-elle obligé à augmenter sans cesse ses établissements. Ils couvrent à Boulogne-sur-Seine, ainsi qu'aux filiales de Lyon et de Bordeaux, plus de 20.000 mètres carrés et occupent 1.200 ouvriers. — J. MORTANE.



LES ATELIERS LOUIS CLÉMENT

Depuis 1909, Louis Clément s'est spécialisé dans la fabrication des avions métalliques. Avec René Moineau, il a construit deux avions qui feront sensation au Salon : un avion de course avec châssis d'atterrissage repliable et radiateurs à surface variable pour supprimer la résistance à l'avancement, et une « avionnette » de tourisme 30 chevaux, triplan, monoplacé, rapide dans l'air, lent et sûr à l'atterrissage et toujours économique.



ANDRÉ BOILLOT GAGNE LA TARGA FLORIO

La Targa Florio courue sur le circuit de Madonie, le dimanche 23 novembre, a été gagnée par André Boillot, sur Peugeot, en 7 h. 51. Moriondo était 2^e, en 8 h. 24. Gamboni 3^e, à 3 minutes.



LA TARGA FLORIO

L'INDUSTRIE automobile française vient de remporter, grâce à Peugeot, une nouvelle et grande victoire : la Targa Florio, disputée le dimanche 23 novembre sur le difficile circuit de Madonie, en Sicile, a été magistralement gagnée par André Boillot, sur sa petite Peugeot de 2,5 litres de cylindrée, la plus faible cylindrée.

Ce qui doit, par-dessus tout, retenir notre attention dans les résultats de cette course, ce sont les conditions mêmes dans lesquelles Peugeot a réussi à triompher : sans préparation spéciale, et dans les conditions de terrain les plus difficiles qui puissent se rencontrer, une machine établie pour disputer les épreuves réservées aux petits véhicules, un engin étudié et construit avant la guerre, a pu prendre le meilleur sur toutes les voitures appartenant à une catégorie supérieure et dont la plupart avaient été spécialement construites pour cette course.

Ceci nous prouve à la fois l'excellence des conceptions de Peugeot et la manière magistrale dont il sait les réaliser.

Personne n'a oublié qu'en mai dernier, Peugeot avait remporté le Grand Prix d'Amérique, couru sur la piste d'Indianapolis. Ainsi donc, qu'il s'agisse d'une épreuve sur piste, c'est-à-dire où le moteur doit s'employer de bout en bout au maximum de sa puissance, — ou d'une épreuve sur route accidentée, — où les dénivellations et les reprises soumettent tous les organes à un dur travail, Peugeot trouve moyen d'affirmer sa supériorité.

En fait, le circuit de Madonie était, en cette fin de novembre, particulièrement pénible : la pluie et la neige avaient détrempé les routes, ajoutant encore aux difficultés habituelles d'un parcours reconnu pour être l'un des plus accidentés. André Boillot, frère du regretté champion des Peugeot, — le lieutenant aviateur Georges Boillot, tué en combat aérien aux environs de Verdun, — mena le train de bout en bout des 432 kilomètres du parcours, finissant avec une avance de trente minutes sur le second !

Mais y a encore autre chose, dans cette double victoire de la Targa et d'Indianapolis : Peugeot s'est, par elle, affirmé comme l'incontestable champion de l'industrie française à l'étranger. Admirable exemple, que celui de cette marque qui, non contente d'avoir remporté en 1912 et 1913 le Grand-Prix de l'Automobile-Club de France, ne se repose point sur les lauriers qu'elle a vaillamment gagnés et qui pourraient suffire à sa réputation. La

guerre terminée, elle a voulu affirmer, par des exemples éclatants, que la France n'était point épuisée par sa victoire dans la grande guerre ; et là où l'occasion s'en offrait, elle est partie lutter sur les champs de bataille industriels de l'étranger. En y triomphant, Peugeot a travaillé pour l'industrie française tout entière.

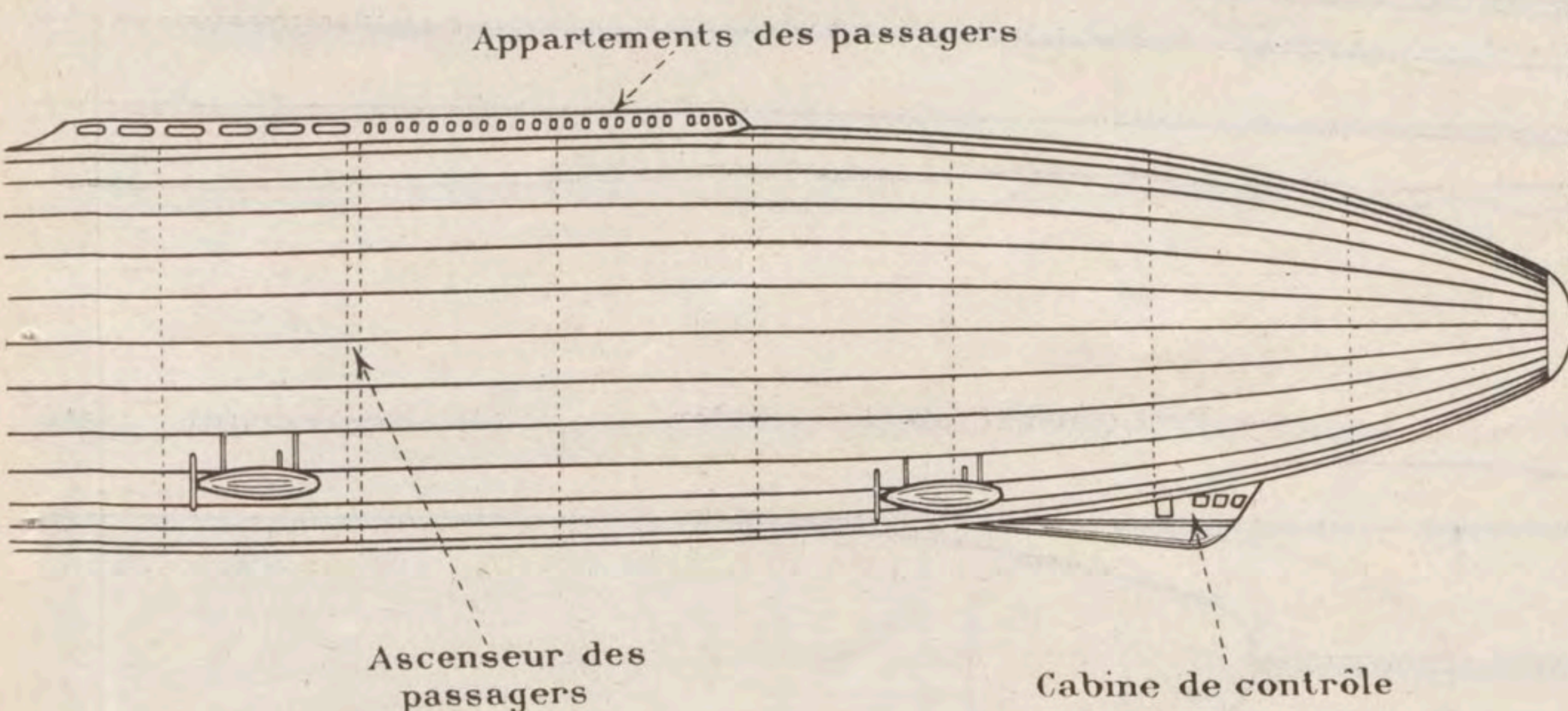
Nous devons d'autant moins l'oublier que, comme chacun sait, il n'y aura pas, en 1920, de Grand Prix de l'Automobile-Club de France et que, partant, nous n'aurons point l'occasion de démontrer, sur un circuit français, la vitalité de l'industrie automobile française. Nous devons en apprécier davantage le beau geste de Peugeot qui, dans les deux seules grandes épreuves qui se soient courues depuis l'armistice, a remporté deux victoires qui lui font le plus grand honneur. C'est la quatrième fois que Peugeot gagne la Targa, où furent successivement premiers : Giappone en 1908, Goux en 1909, G. Boillot en 1910. Peugeot devient ainsi détenteur définitif de la Coupe.

Voici un fait susceptible de vous démontrer combien est profonde l'influence des démonstrations faites au cours des grandes épreuves automobiles : les organisateurs du Grand Prix d'Indianapolis furent, en mai dernier, tellement frappés par la performance accomplie par cette même voiture qui vient de gagner la Targa Florio, qu'ils prirent la résolution de principe d'abaisser notablement, dès 1920, la cylindrée limite autorisée par le règlement de la grande course américaine et qui était, on s'en souvient, de près de 5 litres.

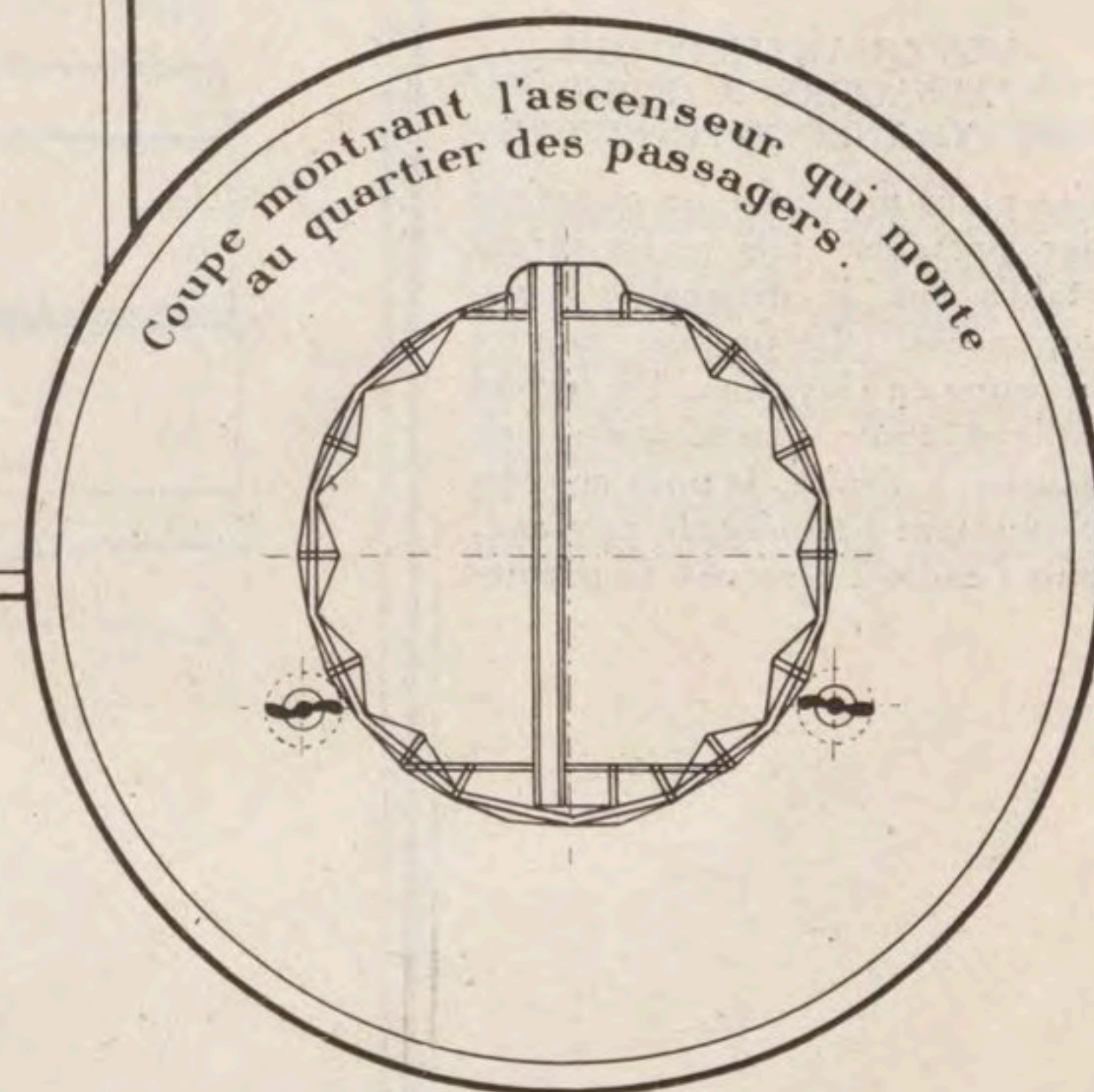
Au point de vue technique, le succès d'André Boillot dans la Targa est une confirmation éclatante des vues françaises sur l'établissement des voitures et, en particulier, des moteurs à haut rendement. Il demeure acquis, par les résultats sportifs de cette année, que la maîtrise française, — et celle de Peugeot en particulier, est incontestable. Le public qui, dans le monde entier, aime à juger les efforts par leurs résultats, — et n'est-ce pas, somme toute, la manière de voir qui soit la plus juste ? — le public en tirera les conséquences qui s'imposent. Et ceci, pour le plus grand bien de notre pays.

Voilà pourquoi nous nous réjouissons particulièrement de la victoire de Peugeot dans la Targa Florio. Tout bon sportsman, avant un match, souhaite : « Que le meilleur gagne... ». C'est chose faite pour cette fois.

266 mètres



établit les premiers rigides anglais et projette maintenant de fabriquer l'immense dirigeable transcontinental que nous décrivons dans ces pages. Cet engin colossal aura 226 mètres de long. Les quartiers réservés aux passagers seront sur le sommet du ballon et on y accèdera par un ascenseur. A gauche, coupe du ballon vu de l'avant (6 moteurs). A droite, coupe montrant l'ascenseur des passagers.



Transcontinental

Mortane.

DÉPRÉCIATION ANNUELLE

Existence d'un dirigeable, évaluée à trois ans. Usure des hangars, ateliers, terrain, etc.	13.250.000 fr.
Primes d'assurance annuelles.	3.087.500 »

DÉPENSES ANNUELLES POUR LE SERVICE

Salaire du personnel.	650.000 fr.
Dépenses pour les installations.	625.000 »
Entretien des hangars.	625.000 »

Soit, en chiffres ronds, pour les charges annuelles : 25.000.000.
Nous arrivons alors au budget des dépenses d'une traversée :

Amortissement des charges annuelles.	125.000 fr.
30 tonnes d'essence par voyage.	18.750 »
2 tonnes d'huile par voyage.	2.000 »
250.000 mètres cubes d'hydrogène.	9.375 »
Nourriture des 19 hommes d'équipage et des 100 passagers.	10.000 »
TOTAL.	165.125 fr.

Les chiffres mettent le mille parcouru au prix de 47 fr. 50.

LE PRIX DU VOYAGE. De Londres à New-York ou de New-York à Londres, le prix du voyage par passager serait de 1.200 francs, ce qui ferait 40 centimes environ par mille. Le tarif pour le courrier serait de 10.625 francs par tonne, soit 30 centimes l'once (28 gr. 349).

La durée du transport serait de deux jours et demi entre Londres et New-York par la route du Sud et de deux jours de New-York à Londres, par l'itinéraire direct.

La maison Vickers en se basant sur les résultats obtenus par elle, lors de la traversée de l'Atlantique en avion par un de ses appareils, a établi des statistiques absolument sûres, d'où il résulte que le voyage en avion serait beaucoup plus coûteux sur cette ligne. D'autre part, dans l'état actuel des choses, le raid Londres-New-York en aéroplane peut être considéré comme une impossibilité. Négligeons cependant ce facteur, qui a son importance, et voyons quel serait le capital exigé pour la même entreprise par avion : il faudrait au minimum 96.500.000 francs et la compagnie ne pourrait espérer un bénéfice quelconque qu'en faisant payer 2.875 francs

par passager, soit 90 centimes par mille, et pour le courrier 75 centimes par once. La durée, avec escale en Irlande et à Terre-Neuve serait de deux jours.

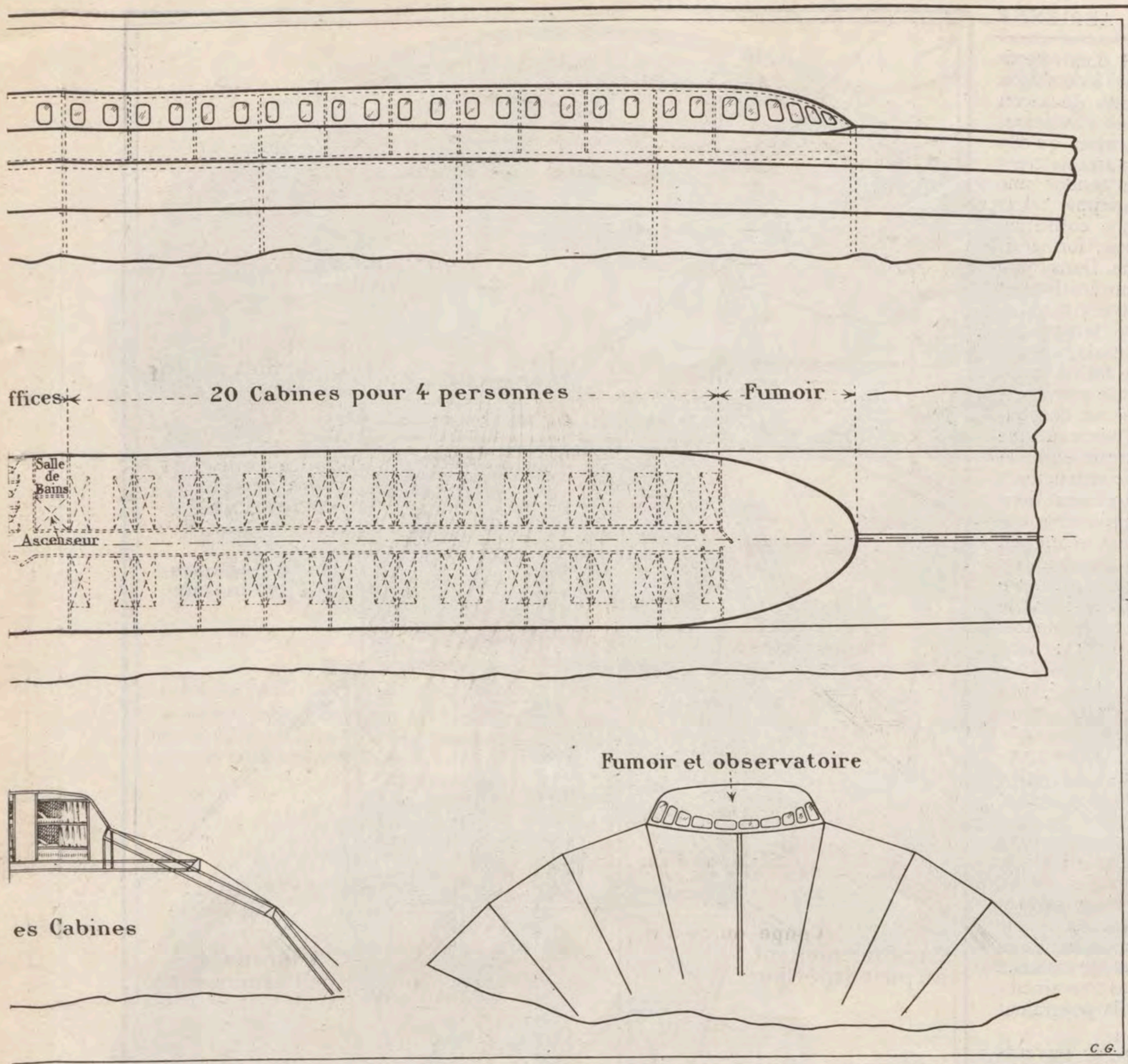
Cette comparaison entre le coût du trafic par dirigeable et par avion prouve que par dirigeable le transport revient à moitié moins cher que par avion. Il convient de noter encore que l'aéroplane est avantagé par les escales. Si le rigide pouvait en faire, il lui serait en effet facile de transporter plus de poids en passagers et en courrier, ce qui diminuerait les frais dans de vastes proportions.

LA DURÉE DES VOYAGES. La production devenant de plus en plus considérable, sans cesse des services nouveaux pourraient être créés. Les dirigeables transcontinentaux sillonneraient le monde entier et réduiraient à néant les distances. C'est alors que la vie serait modifiée. On partirait d'Europe un beau matin et, sans changer de véhicule, sans descendre en cours de route, on serait déposé une semaine plus tard dans le bas de l'Australie. Les itinéraires et leur durée sont prévus :

Londres à New-York	2 jours 1/2
— à San-Francisco	4 — 1/2
— au Caire	1 — 1/2
— à Colombo	4 — 1/2
— à Perth	7 —
— à Nairobi	3 — 1/2
— au Cap Town	5 — 1/2
— à Rio-de-Janeiro	4 —

Tous les gouvernements auraient intérêt à encourager l'entreprise. Le monde entier profiterait de cette rapidité de transport. Les passagers afflueraient. Le prix n'est pas exagéré et quelle économie sur le temps gagné ! On peut redouter que le public ne comprenne pas d'emblée sinon l'intérêt, du moins la sécurité du voyage par dirigeable. Cette crainte est vaine, si l'on se souvient qu'en Allemagne, avant la guerre, la Compagnie aérienne de la Hamburg-America, ayant créé une série de randonnées de tourisme en zepelin, transporta 17.000 passagers sans enregistrer le moindre incident ou accident.

Le jour où l'éducation de la foule aura été faite par les dirigeants



nade et aux sports, — le restaurant-salon, — les W. C., la salle de bain, — l'ascenseur, — un immense corridor permet ensuite l'accès des 20 cabines réservées aux passagers et contenant chacune quatre couchettes, — enfin le fumoir. Les trois autres plans représentent, l'un la section du salon, l'autre l'intérieur des cabines, le troisième, enfin, le fumoir.

geants pour se mettre ainsi un bandeau sur les yeux ! Ils se contentent de savoir que l'aéronautique est un service qui leur paye mensuellement une solde vite gagnée et ils n'insistent pas. Que voulez-vous, chacun a sa façon d'envisager les choses : la bonne et... celle-là ! Souhaitons que le Parlement tant espéré donne rapidement le coup de balai salutaire et indispensable avant qu'il soit trop tard.

Donc au point de vue utilitaire et au point de vue richesse du pays, donnons à l'avion et au dirigeable toute l'extension désirable, c'est une œuvre nécessaire, mais il y a mieux : la défense de la Patrie !

Oui, avez-vous songé aux possibilités d'une nouvelle guerre ? Je sais que les atrocités de la dernière engagent à ne pas y penser. Malheureusement, on a déjà trop oublié les héros qui ont répandu leur sang pour nous sauver. La danse et ses attrait ont tôt fait de supplanter le courage et la gloire. Il s'agit de ne pas retomber dans les errements d'août 1914. Ce dont nous avons souffert, ce qui a retardé le triomphe c'est notre manque de préparation. Pour faire plaisir à M. Joseph Prudhomme, n'oublions pas le vieil adage latin : « *Si vis pacem, para bellum.* » Or, quelle est la meilleure façon de préparer la guerre, sinon de posséder la plus puissante flotte aérienne ? Vous souriez ? Bon, suivez alors le raisonnement que tout patriote logique et prévoyant doit tenir.

LA GUERRE DE DEMAIN Le jour où l'ennemi voudra tenter une attaque brusquée, il emploiera les moyens les plus rapides. Dans le même temps où il déclarera la guerre, il enverra contre l'adversaire une armée ailée aussi forte, aussi nombreuse qu'il pourra. Il ne sera plus question comme en 1914 d'avions archaïques, lançant deux ou trois petits obus sur la capitale. Ce ne sera plus l'intimidation qui sera recher-

chée, mais la destruction. Des milliers d'aérobuses, des centaines de dirigeables chargés de bombes colossales démoliront les voies ferrées, empêchant ainsi les troupes de rejoindre leur poste, les villes seront anéanties, Paris dévasté. Partout le désordre, le chaos régneront. Ce sera le désastre avant même que la mobilisation ait commencé, à moins que...

A moins que notre cinquième arme soit assez puissante pour s'opposer au mouvement. Le ciel est vaste certes, mais le jour où des multitudes d'appareils le sillonneront, les routes seront faciles à garder. Nos équipages, sentinelles vengeresses, auront tôt fait de les balayer et de mettre en déroute la formidable cohorte. Nos citadelles volantes, nos avions géants sauront faire respecter l'espace au-dessus de notre territoire. Ils éviteront la surprise et riposteront aussitôt. La loi du talion répondra à la perfide manœuvre. L'ennemi sera puni par où il aura péché.

Mais il faut prendre en considération notre armée de l'air. Il est indispensable de confier sa direction à ceux qui savent, qui croient et qui prévoient ; c'est dire les modifications urgentes à apporter. Nous devons consacrer au budget de l'aviation des crédits tels que toutes nos usines continuent à fournir et que nos constructeurs ne soient pas tentés de réduire leur personnel ou de porter leur effort sur d'autres industries.

Que dans l'aéronautique militaire, on travaille sérieusement et qu'on ne se repose pas indéfiniment de la guerre 1914-1918. Que les pilotes s'entraînent, que les avions volent, que les cadres restent considérables — mais avec des compétences, — et que les aviateurs civils, périodiquement, prennent part à des manœuvres. Qu'en un mot, nous soyons toujours prêts. Et c'est pourquoi nous devons encourager aussi bien l'appareil rapide et léger que l'engin lourd porteur et puissant.

CRÉONS UNE LIGUE AÉRIENNE

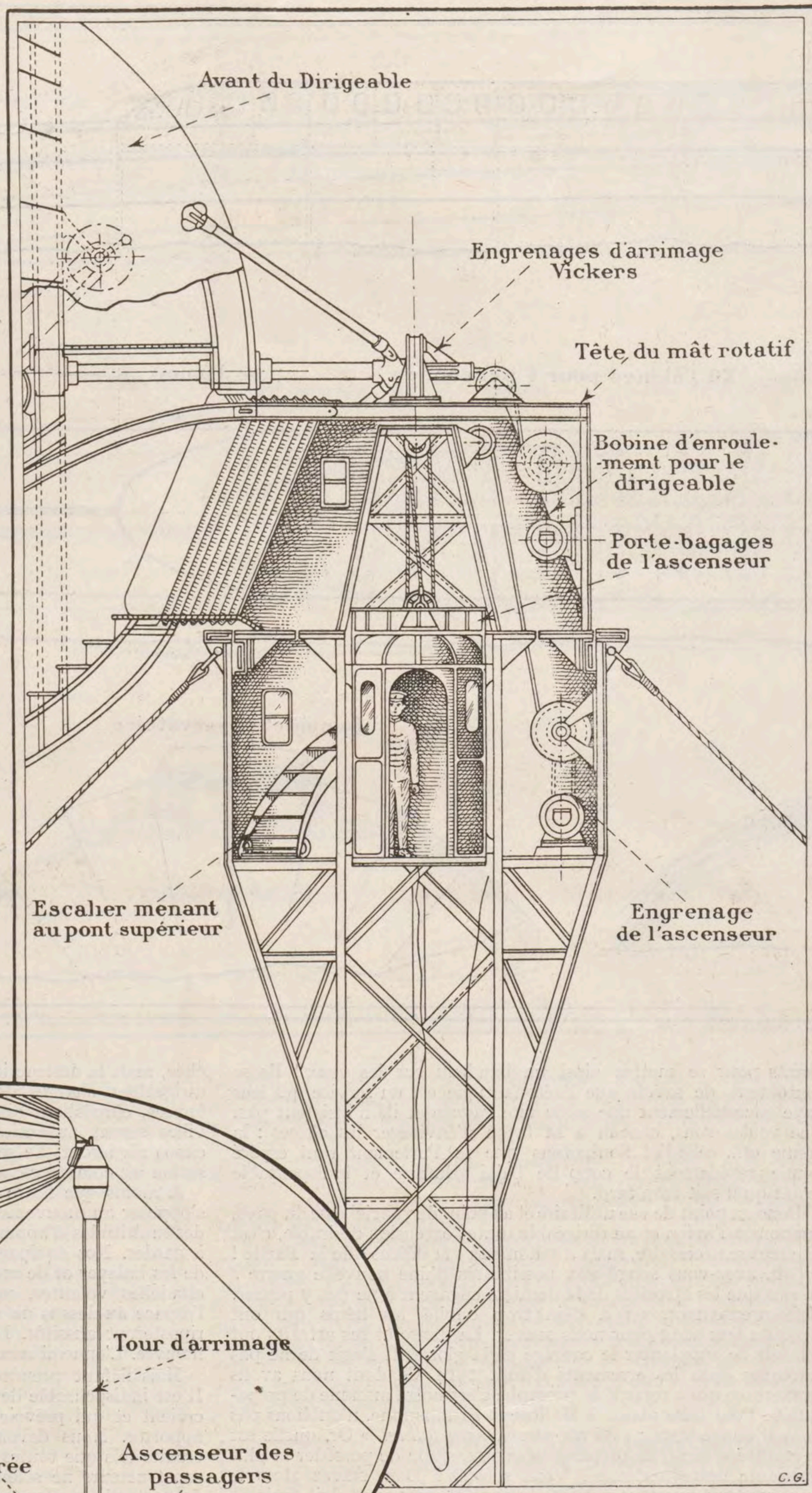
Du côté civil, ne cessons d'entretenir dans le public l'idée que la locomotion aérienne modifiera nos mœurs de façon absolue : apprenons à aimer l'aviation, rendons-nous compte des services qu'elle peut rendre et groupons-nous afin de créer l'esprit aérien. Je rêve de fonder une ligue qui, telle la ligue maritime, tel le Touring-Club, moyennant une cotisation annuelle extrêmement minime, formerait une immense famille aérienne. Dans toute la France, elle aurait des ramifications et chacun se consacrerait à l'œuvre commune avec âme, comme un apôtre, faisant des prosélytes, semant le bon grain, créant la confiance. Cette armée de fidèles grandirait sans cesse et obligerait le gouvernement à partager sa foi. Elle serait l'encouragement le plus certain à l'aéronautique qui, de cette façon, connaîtrait enfin la faveur qu'elle mérite : les constructeurs et les pilotes gagneraient largement leur vie et persévéraient, — les problèmes qui restent à résoudre trouveraient avant peu leur solution, — des prix et des concours achèveraient l'œuvre — et, partant, notre puissance aérienne serait si considérable que nul ennemi n'oserait recommencer l'attaque inconcevable de 1914 : nous serions trop forts !

C'est par notre travail acharné, par notre fidélité patriotique que nous atteindrons le but désiré. Et c'est alors que nous pourrions entreprendre la construction d'engins semblables au dirigeable transcontinental : supposez un seul instant que cet aéronef soit transformé soudain en engin de guerre. Le voyez-vous arriver la nuit sur une ville endormie ? Quels ravages causeraient ses tonnes d'explosifs ! Car, ne l'oublions pas, c'est surtout l'appareil de tourisme qui fera la guerre de demain : seul le chargement sera changé ! Demandez plutôt aux allemands...

Que ceux qui ne seraient pas convaincus, songent au triste réveil qu'ils pourraient avoir en une nuit d'attaque...

Et ils deviendront aussitôt de fervents défenseurs de l'aviation !

JACQUES MORTANE.



L'ASCENSEUR EXTÉRIEUR DU DIRIGEABLE

Par un ascenseur, les passagers pourront monter dans le dirigeable qui sera attaché à un mât. Arrivés en haut, les voyageurs prendront un escalier qui les conduira à la pointe du ballon où, après avoir descendu quatre marches, ils seront menés par un corridor intérieur à l'autre ascenseur qui les montera à leurs quartiers.

COURSE A PIED

LE PRIX GONDRAND

Le prix Gondrand, disputé le 9 novembre, à Colombes, sur une heure, par relais de trois coureurs, réunissait sept clubs dont deux équipes belges. Cinq terminaient. La victoire revint à la Société Générale qui battit le record, couvrant 22 kil. 259.



1. LE DEPART DU GONDRAND

Dès le départ, grâce à Brossard, le Club de la Société Générale prenait la tête. Bientôt, l'avance de cette équipe était de 50 mètres.



2. L'EQUIPE DU C. A. S. G.

L'équipe de la Société Générale comprenait : Guillemot, Isola et Brossard. Elle parcourut 22 kilomètres 259 dans l'heure et battit le R. C. F. second, à 149 mètres.



3. GUILLEMOT SE FAIT MASSER

Guillemot fut l'un des trois vainqueurs de la Société Générale. Comme ses camarades Brossard et Isola et grâce aux conseils du champion Poulenard, il fit une course magnifique.

4. UN RELAI DE LA C. A. S. G.

Isola et Guillemot se relaient. Pendant la plus grande partie de l'épreuve, le club vainqueur eut un avantage de 250 mètres que le R. C. F., malgré ses efforts, ne put combler.



REVUE DES SPORTS

* INFORMATIONS ET RÉSULTATS DU MOIS DE NOVEMBRE 1919 *

Nous prions nos lecteurs, photographes amateurs, de nous envoyer les photographies des gagnantes et gagnants des principaux prix locaux ou régionaux de tennis, golf, équitation, régates, polo, etc. La VIE AU GRAND AIR entend, en effet, encourager et souligner tous les efforts sportifs. Joindre une légende détaillée. Nous désirons également porter nos efforts sur le sport en Belgique et en pays reconquis. Dernier délai de réception à Paris : le 30, pour le numéro du 20 du mois suivant.

AU FIL DU MOIS

LE Salon de l'Aéronautique a ouvert ses portes. Il faut espérer qu'il connaîtra la même faveur que celui de l'Automobile et que le public s'y pressera avec enthousiasme et admiration, avec conviction et foi. Oui, car, hélas ! sur cent personnes qui se rendent à ces expositions, combien y vont pour voir ce qui est présenté, combien pour être vues, pour dire qu'elles y étaient ! L'an dernier, on avait encore quelque vénération à l'égard du poilu qui déclarait : « J'étais à Verdun », même lorsqu'il exagérait. Aujourd'hui, les temps ont changé, il est de bon ton d'affirmer : « Je suis allé au Salon. » Ce qui, pour celui de l'Automobile, n'a qu'une faible importance, cette industrie étant entrée dans nos mœurs, est capital en ce qui concerne le Salon de l'Aéronautique.

Il faut en effet que la foule qui se presse autour des stands voie autre chose que le vernis éclatant et les cuivres étincelants. Il faut qu'elle songe à l'aviation, qu'elle vienne là avec une sorte de respect, comme lorsqu'on entre dans une église. Il faut qu'elle se rende compte que la locomotion aérienne est appelée sinon à remplacer, tout au moins à augmenter les autres moyens de transport. Il faut qu'elle sache en outre que la paix ne pourra être assurée à un pays, qu'autant qu'il possèdera la flotte ailée la plus puissante, la plus redoutable. L'avion n'est pas seulement la fortune d'une nation, il est aussi sa sécurité.

Que ces principes entrent bien dans la tête des Français. Alors que nos dirigeants ne semblent avoir aucune notion de l'importance du problème, les citoyens doivent avoir à cœur de prouver leur confiance.

Fonck et Heurtaux ont été élus députés. Bravo ! Certainement, mais ce n'est pas deux aviateurs qu'il aurait fallu à la Chambre, c'est 50, ou 100. Il faudrait avoir la couleur « aérienne », qui serait autrement intéressante que l'étiquette « bolcheviste ». Toute politique devrait s'incliner devant l'aviation, tous les partis devraient lutter pour nous faire reprendre la maîtrise de l'air.

Ce ne sont pas là propos d'illuminé. Rappelez-vous ces lignes et nous en reparlerons dans quelques années. Fasse le ciel que ce soit pour nous féliciter d'avoir su regagner la place que nous possédions avant la guerre, la première. Que le sang de nos héros n'ait pas été répandu en vain, que la France n'agisse pas en ingrate vis-à-vis de l'arme qui collabora avec tant de puissance à la victoire !

Et le meilleur moyen de nous donner l'ère de prospérité que nous réclamons, est de remettre de l'ordre en haut lieu et de confier les destinées de l'aviation à des croyants, à des compétences, à des fidèles. Mais quelle révolution !

C'est alors que nous pourrions nous consacrer aux problèmes qui restent à résoudre. Pourquoi l'Etat n'offrirait-il pas chaque année un million pour récompenser l'inventeur qui aurait fait réaliser le plus grand progrès à l'aviation ? Un million, bigre ! D'accord, mais en réalisant des économies sur tant de services inutiles, sur la multitude des embusqués de la paix — ce sont les mêmes que ceux de la guerre — ne croyez-vous pas qu'on pourrait le trouver aisément ? Et serait-ce trop pour l'ingénieur qui parviendrait à éviter par exemple la perte de vitesse, cause de tant d'accidents mortels ?

L'exemple, une fois de plus, nous vient des apôtres non officiels. MM. Michelin offrent 500.000 francs à celui qui, le premier, réalisera les trois conditions suivantes : 1° s'élever verticalement du sol ; 2° obtenir une vitesse allant jusqu'à 200 kilomètres à l'heure ; 3° atterrir verticalement dans un rayon de 25 mètres.

Il est à croire que ce concours restera ouvert pendant longtemps encore. Et pourtant, sait-on jamais avec l'aviation ! Qui aurait cru que l'Atlantique serait traversé à la seconde tentative ?

En attendant que ces questions vitales pour le pays soient résolues, la France semble comprendre que le sport a malgré tout une importance de premier ordre. Elle n'a pas manifesté ce sentiment de façon spéciale aux élections. Je sais bien que le président

de l'U. S. F. S. A., le capitaine Vidal, a été élu, mais est-ce le sportif ou le politicien qui fut choisi ? Qu'importe, avec lui, MM. Herriot et Paté, nos intérêts sont en bonnes mains.

Alors en quoi la France semble-t-elle comprendre... (voir plus haut) ? En ce sens que M. Gémier, directeur du Théâtre Antoine, a décidé de recourir aux sportifs pour ses figurations à grand spectacle. Certains pourront s'imaginer que le but est l'économie. Ce serait une simple médisance ! Gémier, grand artiste comme chacun sait, considère qu'il n'y a qu'avec les gens de sport qu'il pourra faire des reconstitutions fidèles dans les tragédies antiques. Le grouillement de la foule sera certainement plus naturel qu'avec les habitués figurants aux gestes guindés, aux attitudes stéréotypées. Puis, immense avantage, plus de grève à craindre. Et s'il y a des menaces de sabotage, les meneurs auront à qui parler lorsqu'ils se trouveront en présence d'un Geo André ou d'un Paoli, voire même d'une Suzanne Liébrard.

D'autre part, l'Ecole de Joinville, sous l'émminente impulsion du lieutenant-colonel Sée, prend une extension athlétique chaque jour plus importante. Les maîtres y sont légion et ce sera bientôt l'Ecole des champions. Enfin, le Cercle des Sports de France a décidé de fonder une Ecole de cross-country, dont le professeur sera Vermeulen. Allons, allons, le sport s'organise. Pourvu que cela dure ! Nous le constaterons à la prochaine Olympiade !

Il n'est pas question du sport, mais il s'agit d'une œuvre dont l'intérêt ne saurait échapper à nos lecteurs.

D'illustres personnages, les maréchaux Foch et Pétain en tête, se sont proposés de créer une maison de santé destinée aux veuves et orphelins des officiers de la guerre. On sait, hélas ! que les ressources de ces malheureux sont souvent très restreintes et que les prix des cliniques ont considérablement augmenté. La santé, elle-même, devient plus cher ! A moins que ce soit ceux qui essaient de la donner. L'œuvre doit remédier à cet état de choses et elle a reçu le titre de « Fondation de la Victoire ». L'âme en est la maréchale Foch, aidée du général Couillaud, président du Comité d'Action ; du marquis d'Andelarre, secrétaire général, et du baron Davillier, régent de la Banque de France, trésorier. Les souscriptions doivent être envoyées à la maréchale Foch, 39, rue du Général-Foy.

Nous sommes certains que nos lecteurs se feront un devoir de collaborer à cette œuvre. — J. M.

H. DEUTSCH DE LA MEURTHE

Il appartenait à une race qui ne contient que des rares échantillons, celle des Mécènes. Mais il y a Mécène et Mécène : le Mécène qui agit pour une cause quelconque avec une arrière-pensée de publicité, de lucre, et le Mécène qui n'a en vue qu'un but noble et



LES OBSÈQUES DE M. H. DEUTSCH DE LA MEURTHE ONT ÉTÉ CÉLÉBRÉES LE 29 NOVEMBRE. LES CORDONS DU POÈLE ÉTAIENT TENUS PAR LE CAPITAINE PINSARD, LE LIEUTENANT ARONDEL, LE CAPITAINE PERRIN DE BRICHAMBAUT, LE LIEUTENANT BORZECKI ET LE LIEUTENANT POURVER.

ne recherche aucune satisfaction d'amour-propre ou autre. Deutsch de la Meurthe était le type de cette catégorie. Il était le précurseur, le prévoyant de l'avenir, il encourageait ce qui pouvait apporter le progrès à la France et, dans toutes les branches du sport, il manifestait sa confiance par des donations.

Henry Deutsch de la Meurthe, né en 1846, prit avec son frère Emile, la direction des établissements de raffinerie, fondés par son père. Technicien de valeur, il écrivit un ouvrage fameux sur le Pétrole et ses applications, qui lui permit, en 1889, dans un discours prononcé à la classe des pétroles de l'Exposition Universelle, d'annoncer que le moteur à explosion permettrait de résoudre le problème de la navigation aérienne. Les compétences de l'époque sourirent. Plus tard, beaucoup plus tard, le recteur de l'Université de Paris, M. Liard, déclarait que M. Deutsch de la Meurthe était un « voyant ».

Voyant si l'on veut. Apôtre serait plus exact. C'est lui qui fonda le prix de 100.000 francs pour les dirigeables que gagna Santos-Dumont en 1901 ; de 70.000 francs pour les ballons et les plus lourds que l'air ; de 50.000 francs, avec Archdeacon pour l'avion qui accomplirait le premier un circuit fermé d'au moins un kilomètre, prix qui revint à Henry Farman. Il donna aussi 10.000 francs pour les appareils de mise en marche automatique de moteur, 15.000 francs pour les sphériques, etc. Il créa un prix annuel de 10.000 francs pour récompenser le plus beau fait sportif de l'année. Il fit également construire des aéronats. Il fonda même les premières lignes de transport aérien. Lorsque le Patrie prit la fuite dans l'espace, en 1909, Deutsch de la Meurthe fit don au ministère de la Guerre de son Ville de Paris.

Après le meeting de Reims 1909 qui fut le véritable baptême de l'aviation, il offrit à l'Université de Paris un capital de 500.000 francs et une rente annuelle de 15.000 francs pour la fondation d'un Institut aérotechnique. Et les prix succédèrent aux prix. En ce moment même se dispute une épreuve classique consacrée à la vitesse, qui porte le nom du disparu.

Président d'honneur de l'Aéro-Club de France, récemment, M. Deutsch de la Meurthe donna deux millions à cette Société pour assurer son avenir.

L'idée pour laquelle il luttait tint à le faire souffrir à diverses reprises : en 1902, il fut victime d'un grave accident d'automobile ; en 1911, il fut blessé grièvement lorsque le ministre de la Guerre Berteaux fut tué par l'avion de Train, au départ de Paris-Madrid ; en août dernier, il fut atteint en essayant un canot à pétrole.

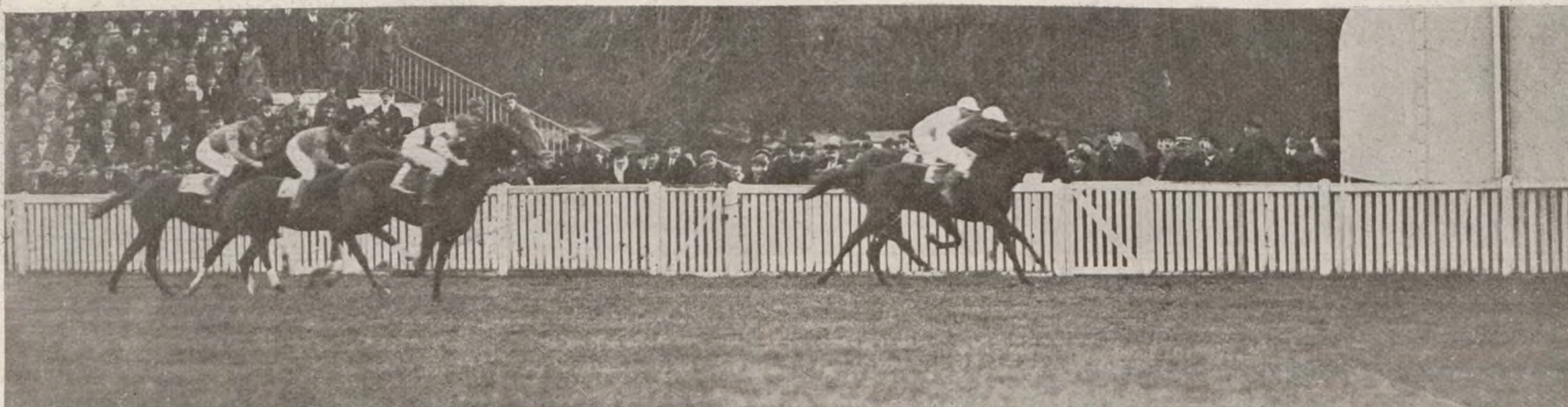
Il ne se remit jamais complètement. Il est mort avant d'avoir assisté au renouveau de l'aviation, c'est-à-dire au Salon de 1919, dont il était l'un des artisans. Nous avons perdu en lui un ami sincère et un ardent patriote.

ALFRED LEBLANC.

CALENDRIER

- 25 décembre, Natation, Paris. — Coupe de Noël. Traversée de la Seine au Pont Alexandre-III. — Rugby, Bayonne ; Stade Français contre Aviron Bayonnais.
- 26 décembre, Boxe, Londres. — Joé Beckett contre Dick Smith ; Ch. Ledoux contre Pal Moore ; Francis Charles contre Griffiths.
- 1^{er} Janvier, Rugby. — France-Ecosse.
- 3 Janvier, Tennis, Sydney. — Finale de la Coupe Davis.

LES GRANDES ÉPREUVES HIPPIQUES DE NOVEMBRE



ALZETTE

ADELIA

RODIA

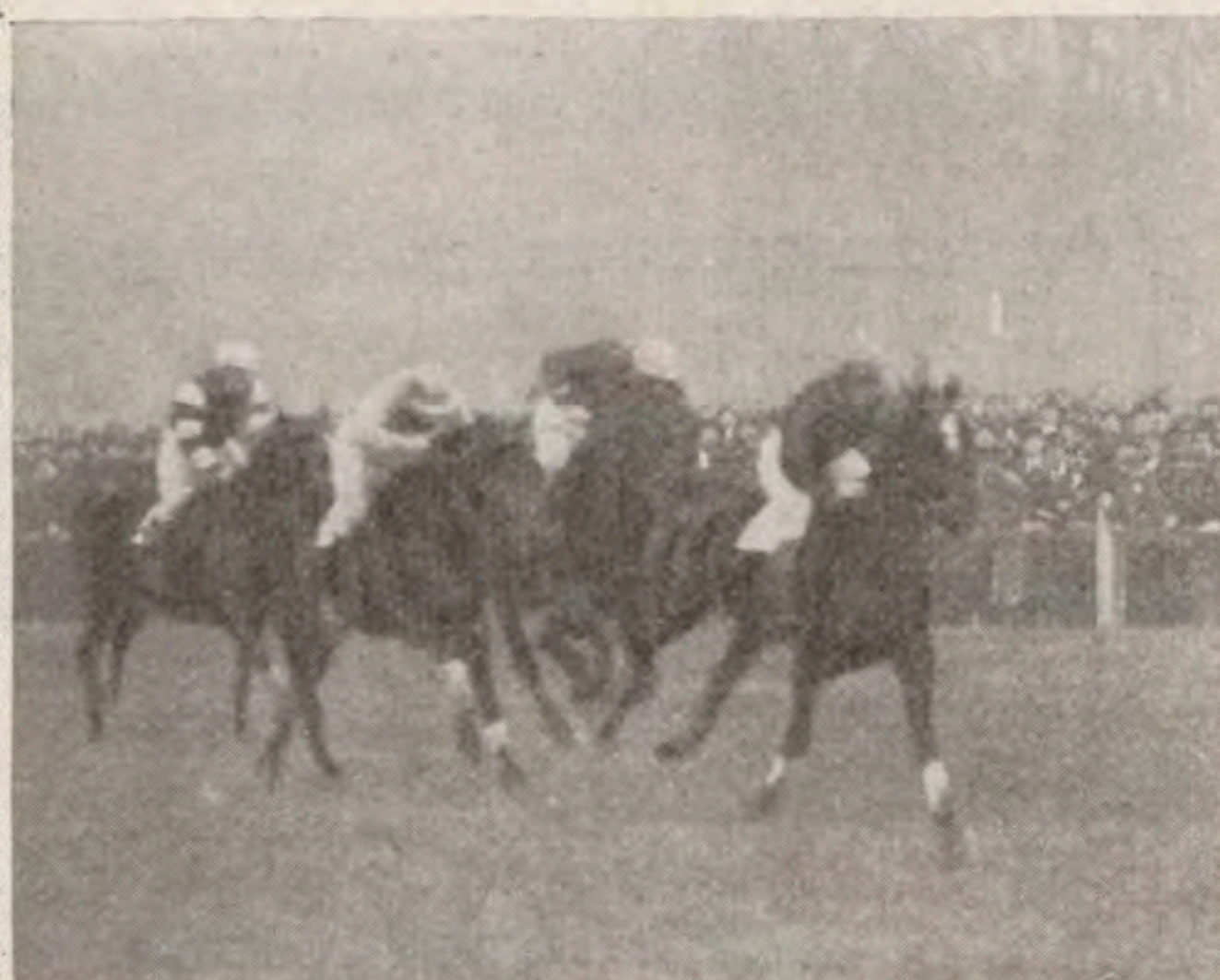
ARRIVÉE DU PRIX PRESTO (3.500 m., 10.000 fr.), MAISONS-LAFFITTE, 11 novembre. — Adelia a mené à une allure ralentie devant Sybilline et Rodia. Dans la ligne droite, Alzette venait se joindre aux chevaux de tête. Rodia, à M. Ed. Haes (J. Jennings), prenait l'avantage à la distance et, malgré une courageuse défense d'Adelia, l'emportait d'une encolure. Alzette qui avait fait un excellent rapproché, était troisième, à une demi-longueur devant Caviar, quatrième.



SAINT-QUENTIN GALGALA

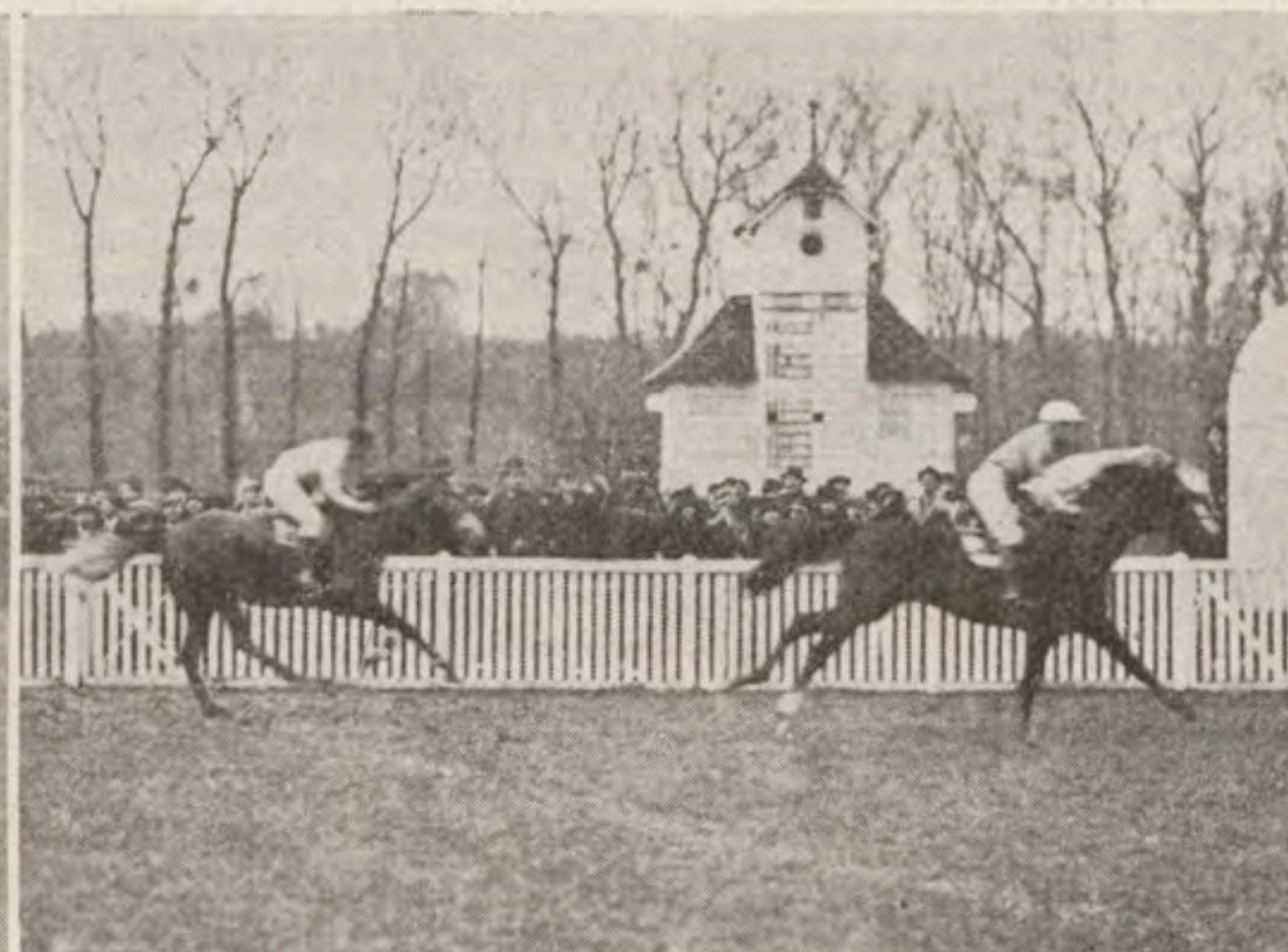
BASSAN

ARRIVÉE DU PRIX DE MARLY (course de haies, 2.800 m., 10.000 fr.), AUTEUIL, 20 novembre. — Frehel est parti devant Fatalitas, Saint-Quentin, Bassan et Galgala. En face, Fatalitas prenait la tête devant Bassan, mais faisait une faute qui le mettait hors de course. Après cet incident, Galgala passait premier devant Bassan, Frehel et Saint-Quentin. A la ligne droite, Bassan, à M. Ranucci (Parfremont), prenait l'avantage et gagnait facilement. Galgala deuxième à cinq longueurs, Saint-Quentin troisième.



PATROCLE TARTUFE ROI BELGE

ARRIVÉE DU PRIX DE VINCENNES (course de haies, handicap, 3.500 m., 10.000 fr.), AUTEUIL, 13 novembre. — Dans la ligne droite, Roi Belge prenait une longueur et demie à Tartufe, 2^e.



MAMELI

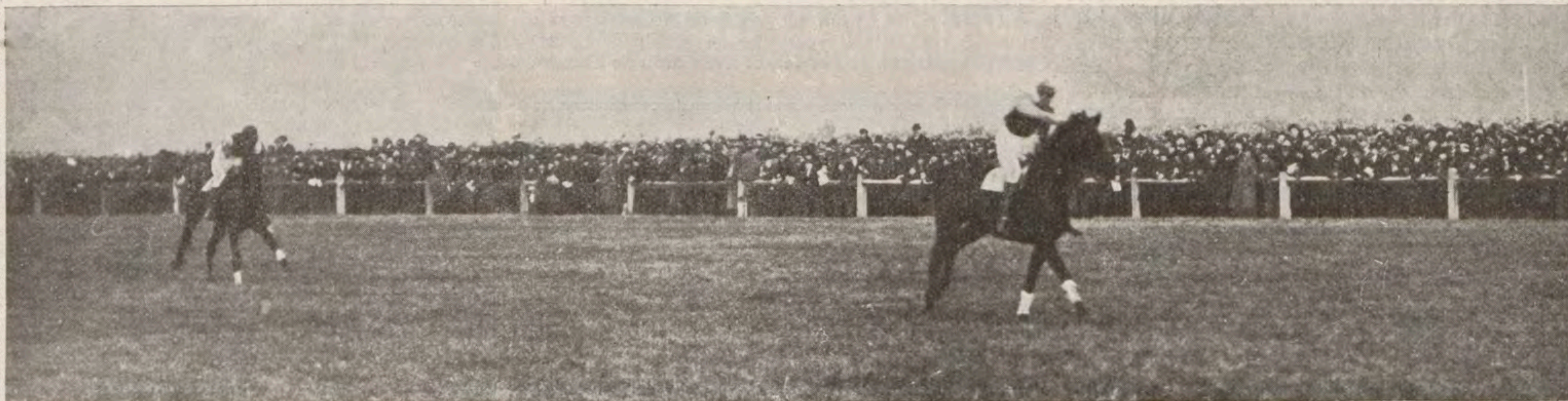
DOUÉ

ARRIVÉE DU PRIX SAINTE-CLAUDE (course de haies, handicap, 2.500 m., 10.000 fr.), MAISONS-LAFFITTE, 21 novembre. — Mameli ne pouvait résister à l'attaque de Doué, à M. L. Chatelperron (R. Sauval).



TAM-TAM II

ARRIVÉE DU PRIX DE MONTGOMERY (steeple-chase, handicap, 5.500 m., 30.000 fr.), AUTEUIL, 23 novembre. — Tam-Tam II, à M. A. Fouquet-Lemaître (W. Head), gagnait facilement sur Fonraud.



LE PRIEZ

HUIS-CLOS

ARRIVÉE DU PRIX RICHARD-HENNESSY (steeple-chase, 3.500 m., 25.000 fr.), AUTEUIL, 30 novembre. — Huis-Clos est parti devant Patrocle et Reask. Au mur, Patrocle et Reask tombaient. Huis-Clos, Le Priez et Beauté de Cour abordaient la rivière devant Dernière-Cartouche. Celle-ci, ainsi que Beauté de Cour tombaient. Le Priez continuait devant Huis-Clos, à M. H. Guilbot (W. Head). Celui-ci prenait facilement l'avantage dans la ligne droite et gagnait de plus de quatre longueurs.



L'ÉQUIPE DES PROBABLES AYANT JOUÉ LE 30 NOVEMBRE A BAYONNE. APRÈS UNE MI-TEMPS PEU BRILLANTE, LES PROBABLES SE RESSAISIRENT ET FIRENT MATCH NUL.



UNE MÊLÉE DE LA PARTIE BIARRITZ-OLYMPIQUE JOUÉE AU STADE BERGEYRE LE 2 NOVEMBRE. LA VEILLE BIARRITZ AVAIT RENCONTRÉ LE S. C. U. F. ET L'AVAIT BATTU PAR 6 A 0.



L'ÉQUIPE DES POSSIBLES QUI A JOUÉ LE 30 NOVEMBRE. APRÈS UNE MI-TEMPS, TOUT A L'AVANTAGE DE L'ÉQUIPE DES POSSIBLES, LE JEU S'ÉGALISA PAR 9 POINTS A 9.

FOOT-BALL RUGBY

LES SÉLECTIONS

UN match récent a remis en discussion la question de la Sélection. Le problème se pose ainsi : pour représenter notre pays, une équipe de club doit-elle être préférée à une équipe sélectionnée ? Mon avis est formel ; aussi bonne soit-elle une équipe de club ne vaudra jamais un team formé de quinze joueurs sélectionnés avec compétence. Là est le point difficile. Pour faire une bonne équipe de France, il ne s'agit pas de mettre l'un à côté de l'autre les quinze meilleurs joueurs de notre pays ; c'est la seule méthode que nos prédécesseurs aient eue à leur disposition, mais maintenant un champ assez vaste s'ouvre aux sélectionneurs pour qu'ils puissent faire, suivant le cas, telle ou telle équipe représentative de notre Rugby. La sélection doit viser à profiter des affinités que les divers joueurs montrent entre eux, car deux trois quarts, seraient-ils excellents individuellement, ne feraient pas ensemble de bonne besogne, si l'un joue la prudence, l'autre le tout pour le tout ; si l'un attaque par tempérament en toute occasion tandis que l'autre défend par principe pendant la plus grande partie du jeu. La sélection doit tenir compte aussi des adversaires futurs de l'équipe qu'elle compose.

Doit-on mettre les mêmes joueurs contre un quinze qui joue à l'Ecosaise, et un team qui pratique le jeu gallois ? Il faudrait savoir très exactement le genre de jeu fourni par le futur adversaire, sans se baser essentiellement sur la manière habituelle de l'équipe nationale de son pays, car on a vu, certaines années, des représentants d'une nation ne pas jouer dans le style reconnu caractéristique du pays. Les camarades, qui ont eu à sélectionner avant nous, ont eu beaucoup de mal à faire des équipes convenables ; il faut maintenant faire des sélections plus variées. Dans chaque région, il y a un groupe d'anciens joueurs qui saura distinguer qui, parmi ceux qu'ils voient jouer, est apte à jouer contre l'Angleterre qui jouerait mal contre Galles. Une bonne sélection viendrait de tous les avis réunis d'un groupe de vieux joueurs qui, suivant de près le mouvement du Rugby en Angleterre, saurait faire pour chaque occasion une équipe de France « ad hoc ».

JACQUES DEDET.

GLORIEUSE INCERTITUDE

Les matches de barrage du 23 novembre, comptant pour le Championnat de Paris, ont donné lieu à des surprises. Tandis que, à Colombes, le Racing Club de France triomphait du P. U. C. et que le S. C. U. F. battait l'U. A. I., les deux autres favoris se faisaient battre. Sur son terrain, l'Olympique qui, dans ce début de saison semblait être le meilleur club de la capitale, fut battu nettement par le C. A. S. G. Les banquiers requérèrent trois essais dont deux par de belles attaques de trois-quarts ; la victoire du C. A. S. G. est indiscutable : 11 points à 0. Celle que remporta l'A. S. F. sur le Stade Français au Parc des

Princes fut heureuse pour les équipiers d'Hubert. Le résultat, 4 à 3, identique à celui de la finale de la Coupe de l'Espérance, met l'A. S. F. en première série et tout le monde doit être content de voir les efforts du joueur loyal et à tous points de vue sympathique qu'est Hubert, récompensés enfin. Le S. F. fournit un jeu supérieur à celui de son adversaire, dans la seconde mi temps surtout, mais la jeunesse de ses joueurs jointe à une certaine inexpérience du jeu de Championnat, ne permit pas au Stade de percer la défense farouche des joueurs de l'A. S. F.

Les deux vaincus, le S. F. et l'Olympique, jouèrent le 30 novembre l'un contre l'autre au Stade Bergeyre. L'Olympique gagna le match en marquant deux essais contre un. Le match fut assez égal mais les gagnants menèrent des attaques beaucoup plus fréquentes que les stadistes, faisaient naître, à tout instant, une raison d'attaquer, amorçant à la main ou au pied des offensives continuelles. De plus, certains joueurs montrèrent des qualités personnelles efficaces, tel, en plusieurs circonstances, Guy Fabre, et dans une phase de jeu qui amena un essai après une feinte superbe de ce joueur : Franquennele. Le Stade Français passe en seconde série, il paye cher une défaite malheureuse contre l'A. S. F. L'U. A. I. battue par le P. U. C. de 27 points à 3 lui tiendra compagnie.

Informations.

LE 21 février 1914, une enquête faite par la V. G. A. demandait aux joueurs connus, de quel club voudriez-vous être ? Hubert avait répondu : « J'aime lutter sans gloire pour un club modeste. » Relisez la réponse de ce brave sportif, si bon camarade, et vous serez heureux qu'une telle abnégation ait enfin trouvé sa récompense. Vive Hubert !

Avant le match P. U. C. - R. C. F., les Universitaires avaient fait des réserves sur la qualification de Bordes. Le gain du match a été laissé au R. C. F. qui a prouvé que Bordes faisait partie du R. C. F. avant d'entrer à l'Ecole de Joinville. Et voilà ! Sans cela le Racing aurait joué le repêchage avec le Stade et l'Olympique.

LE drop goal devient de mode en France. Tarbes par lui a gagné la finale l'an dernier et, le dimanche 23, le Stade Saint-Gaudinois à Perpignan, le Biarritz Olympique contre Périgueux, l'A. S. F. à Paris, le Stade Toulousain à Pau en comptaient un dans leur score. Le drop goal n'est plus une rareté.

LE joueur de l'A. S. F. Format qui en réussissant un drop goal fit perdre le Stade Français, jouait à ce club en ce début de saison. De même Bruneau qui avait commencé une saison (entraînement) au S. F., joua les championnats pour le Stade Bordelais, et marqua en finale à Saint-Cloud, l'essai qui fit Bordeaux champion de France.



LE 2 NOVEMBRE, AU STADE BERGEYRE, LE BIARRITZ OLYMPIQUE RENCONTRAIT L'OLYMPIQUE. LES BITERROIS FURENT VAINQUEURS BATTANT LES PARISIENS PAR 3 POINTS A 0.

UN généreux sportif, membre du Stade français, a chargé ce club de fonder, pour honorer la mémoire de son fils, mort à la guerre, un match annuel, doté par lui de souvenirs personnels pour les joueurs.

Le Stade français organisera chaque année, sous le nom prix « Maurice Chevreau », une rencontre entre l'équipe première du Stade français et l'équipe première du Club ayant gagné le championnat de France l'année précédente.

Résultats techniques.

¶ Samedi 1^{er} et Dimanche 2 Novembre. — Biarritz Olympique bat S. C. U. F. 6 à 0. Biarritz Olympique bat Olympique 3 à 0. 5 à 0. U. S. Dacquoise bat Stade Bordelais 14 à 3. R. C. France bat Stade Nantais U. C. 19 à 0. C. A. S. Générale bat Stade Poitevin 18 à 3. R. C. Chalonais bat A. S. Seine 35 à 0. C. A. Périgourdin bat B. E. C. 11 à 5. Stade Tarbais bat F. L. Lourdaix 7 à 0.

¶ Dimanche 9 Novembre. — Aviron Bayonnais bat Toulouse à Bayonne 9 à 3. Stade Bordelais bat Section Paloise à Pau 6 à 4. Stade Français bat Nantes au Parc des Princes 3 à 0. Racing Club de France bat C. A. Périgueux à Colombes 21 à 9. Stadoceste Tarbais bat Bordeaux E. Club à Tarbes 26 à 0.

¶ Dimanche 16 novembre. — Pas de match à Paris à cause de la neige. S. Toulousain bat Stadoceste Tarbais par 6 à 0. Union S. Perpignanaise bat Perpignan 22 à 8. Biarritz O. bat Boncan Stade 6 à 0.

¶ Dimanche 23 novembre. — S. C. U. F. bat U. A. I. 17 à 3. R. C. F. bat P. U. C. 16 à 8. A. S. F. bat S. F. 4 à 3. C. A. S. G. bat Olympique 11 à 0. Stade Toulousain bat Section Paloise 13 à 0.

¶ Dimanche 30 novembre. — Olympique bat Stade Français 6 à 3. P. U. C. bat U. A. I. 27 à 3. S. C. U. F. bat R. C. F. 11 à 9. Saint-Gaudens bat Stadoceste Tarbais 11 à 3.

¶ Bayonne. — Possibles et Probables font match nul 3 essais à 3.

FOOT-BALL ASSOCIATION

LE CHAMPIONNAT DE PARIS

A la fin du dernier match du premier tour, le 30 novembre, le classement des équipes qui se disputent les premières places du championnat de la Ligue parisienne est le suivant :

Poule A : 1. Racing 14 points ; 2. Levallois, Clichy et Vitry, 11 points ; 3. Olympique, 9 points ; 6. J. A. O., 7 points ; 7. Raincy et A. S. F. 6 points ; 9. Bienfaisance, 3 points ; 10. Choisy, 1 point.

Poule B : 1. Red Star, 14 points ; 2. Générale, 13 points ; 3. Légion, 10 points ; 4. Gallia, Club français et C. A. P., 9 points ; 7. U. S. Suisse, 8 points ; 8. P. U. C. 4 points ; 9. Stade, 2 points ; 10. Standard, 0.

Ainsi les clubs qui, comme l'Olympique, étaient en pleine forme avant l'ouverture de la saison, ou qui, comme le Gallia et Levallois, ont atteint leur point culminant dès les premiers matches de championnat, voient leurs chances de se classer en tête, ou irrémédiablement perdues ou fortement compromises. A tel point que, si la fortune des prochaines parties ne leur est pas plus favorable, l'Olympique et le Gallia courront le risque de ne pas figurer parmi les cinq premières équipes de chaque poule, qui seront seules qualifiées l'an prochain pour jouer le championnat de première série.

Parmi les clubs qui luttent pour les places intermédiaires, il faut noter le Club français et l'A. S. F. qui, après une mise en action très lente et incertaine, ont enfin trouvé la bonne carburation et marchent de succès en succès. Il est curieux de constater que la courbe ascendante de ces dernières équipes correspond en quelque sorte à la courbe descendante des clubs désignés comme favoris au début de la saison.

G. HANOT.



NOIROT, GAGNANT DE LA FINALE (SAUT EN HAUTEUR) DU CHALLENGE BESSONNEAU.



L'ÉQUIPE DE PARIS QUI A JOUÉ LE 1^{er} NOVEMBRE AU STADE BERGEYRE, DEVANT 8.000 PERSONNES CONTRE L'ÉQUIPE REPRÉSENTATIVE DE LONDRES, LES LONDONIENS FURENT BATTUS PAR 4 A 3. DE GAUCHE A DROITE : LANGENOVE, BARD, NICOLAS, BAUMANN, DEWAQUEZ, STUTTLER, MERCIER, TRIBOULET, FERRAND, PLAGNIER, LANAUD.



GUILLAUME TARIN, ANCÊTRE DU SPORT QUI VIENT D'ÊTRE ÉLU CITOYEN DE TARRAGONE.

LE CHAMPIONNAT DU NORD

Au début de décembre, l'U. S. de Tourcoing est en tête du championnat du Nord, avec 5 matches gagnés sur 5 joués ; l'Olympique lillois suit *ex aequo* avec le Stade Roubaisien, 4 matches, 3 victoires. Mais la lutte est loin d'être terminée : si quelques grands matches comme O. L. — Stade Roubaisien, R. C. Roubaix-Stade, U. S. T. — Stade Boulogne-Calais, ont été joués, la partie qu'on considère comme le derby local, et qui oppose Lille à Tourcoing, n'a pas encore eu lieu. C'est dire que le classement actuel n'est qu'approximatif.

Résultats techniques.

- 1^{er} novembre, Paris. — Équipe Parisienne bat Londres par 4 à 3. Chalons-sur-Marne. S. C. Châlonnais bat Paris U. C. par 2 à 0.
- 2nd novembre, Paris. — Équipe Parisienne bat Londres par 3 à 1. Stade Français bat Paris Star par 6 à 2. — Bordeaux-Stade Bordelais U. C. bat Section Burdigalienne par 8 à 1. — Le Havre-Havre A. C. bat Stade Havrais par 1 à 0.
- 9 novembre, Paris. — Racing Club de France bat S. C. Choisy par 3 à 0. F. E. C. de Levallois bat Olympique par 5 à 1. C. A. S. Générale bat Stade Français par 7 à 4. — Lille-Stade Roubaisien bat Olympique Lillois par 2 à 0.
- 23 novembre, Paris. — A. S. F. bat F. E. C. Levallois par 5 à 2. Racing C. F. bat Raincy sports par 5 à 0. C. A. Vitry bat Olympique par 4 à 4.
- 30 novembre, Paris. — Club Français bat Gallia Club par 5 à 1. C. A. S. Générale bat P. U. C. par 2 à 1. Red Star A. C. bat Légion St-Michel par 2 à 0. C. A. de Paris bat Stade Français par 4 à 3.

NATATION

POUR L'OLYMPIADE

CONTRAIREMENT à ce qui peut se passer dans d'autres sports, la préparation des nageurs français, en vue des Olympiades de 1920, ne doit porter que sur les éléments de valeur dont nous disposons et que nous connaissons. La révélation n'existe pas, en effet, en natation et il faut au nageur plusieurs années de persévérance et d'efforts pour s'imposer.

Pour figurer honorablement dans le merveilleux lot de spécialistes qui se trouvera réuni en août 1920 à Anvers, il importe tout d'abord que le nageur français poursuive d'une façon constante son entraînement pendant l'hiver. Se trouvent donc irrémédiablement écartés tous les nageurs ne possédant pas une piscine dans leur ville ou la possibilité de s'entraîner quotidiennement pendant la saison d'hiver.

Les championnats de 1919 ont prouvé l'indiscutable supériorité des nageurs pouvant bénéficier de l'entraînement hivernal suivi, c'est donc uniquement vers les centres possesseurs de piscines que doivent se porter les efforts de la préparation olympique en natation. Notre lamentable situation, au point de vue bassin fermé, limite à Paris la région du Nord et l'Alsace-Lorraine, les centres de préparation.

Avant d'aborder la question de l'entraînement et des entraîneurs, il convient avant tout de mettre à la tête de la préparation olympique une organisation, une direction. Tout est à créer.

Il importe, avant tout, que le sportsman compétent et dévoué, qui prendra en main la direction, la vulgarisation, la décentralisation de la natation, s'y consacre entièrement et y trouve dans ses fonctions ses moyens d'existence.

Ce point étant acquis, le Comité directeur devra faire toutes démarches, en les appuyant au besoin de subventions, auprès des établissements muni-

cipaux et privés pour le maintien des piscines pendant la saison d'hiver, pour l'autorisation de réunions nocturnes, spécialement réservées aux concurrents olympiques. Par contre, la préparation olympique, proprement dite, devra être laissée entre les mains des clubs de natation qui possèdent les compétences nécessaires pour entraîner, améliorer leurs hommes. Un entraîneur énergique et particulier, de préférence français, ne semble nécessaire qu'à partir des épreuves de sélection, soit vers la début d'août, époque pendant laquelle les nageurs seraient réunis dans un camp d'entraînement, loin d'une grande ville si possible et à proximité d'un bassin régulier.

Pour faciliter la préparation olympique au sein des clubs, un crédit devrait être alloué, afin de dédommager l'entraîneur du club de ses dépenses et lui permettre une indispensable régularité.

Le meilleur entraînement en vue des jeux olympiques étant, sans contredit, la compétition, il importerait de ne pas laisser ralentir l'intérêt de la natation durant la saison d'hiver et d'organiser mensuellement dans un des trois grands centres, des réunions interrégionales de natation et de water-polo ; internationales ensuite qui susciteraient la meilleure émulation auprès des nageurs.

Ces réunions se poursuivraient jusqu'en mai, époque à laquelle l'entraînement devrait être plus sévèrement poussé même par une ou deux tournées à l'étranger.

Les championnats régionaux et les championnats nationaux, disputés en juin et en juillet, complèteraient utilement ce travail préparatoire et nous permettraient de présenter à Anvers nos meilleurs hommes, dans leur meilleure forme.

Pour la réalisation de ce projet, il importe que la Commission dispose des capitaux nécessaires et ce dans un laps de temps très rapproché.

La saison de natation prolongée cette année, par suite de l'effort des clubs jusqu'au commencement de novembre, doit se poursuivre sans aucun arrêt. Faut-il encore qu'à cette date la Commission dispose des crédits dont nous fournissons ci-dessous un devis approximatif :

	Francs.
Organisation. Direction. Secrétariat . . .	12.000
Indemnité aux clubs (épreuves d'encouragement, entraîneurs)	10.000
Organisations de fêtes mensuelles et de tournois.	12.000
Éliminatoires régionales et déplacements pour épreuves de sélection.	5.000
Logement, nourriture de trente nageurs pendant vingt jours, entraînements, déplacements	20.000
Divers, aménagement d'un bassin.	5.000
TOTAL . . .	64.000

Le déplacement des nageurs et des officiels à Anvers n'est pas compris dans ce devis.

H. DECOIN.



LE GÉNÉRAL NIVELLE, GOUVERNEUR DE L'ALGÉRIE, REMETTANT LES PRIX AUX LAURÉATS DU CONCOURS ORGANISÉ PAR LE C. R. I. P. LE 23 NOVEMBRE A ALGER.

Résultats techniques.

Norman Ross a nagé le demi-mille en 11' 5" 3/4 et les 100 yards en 12' 34" 1/2 (record du monde).

COURSE À PIED

RIEN N'EST CHANGÉ !

Nous aurions voulu, à cette place, donner un compte rendu détaillé des travaux du Congrès de l'athlétisme, indiquer les grandes modifications apportées à la direction de notre sport, faire connaître le programme des réunions à venir, des méthodes envisagées pour rénover l'athlétisme et lui faire conquérir, en France, la place prépondérante qu'il occupe partout ailleurs. Hélas ! nous ne pouvons le faire, car, si le Congrès de l'athlétisme s'est réuni, si pendant des heures on discute, il n'est sorti de cette réunion rien de viable, de sensé, ni même, dirons-nous, d'utile. Cependant qu'au Congrès de Rugby de Bordeaux, on établit un statut nouveau pour la direction du sport, on balaya les anciennes formules unionistes et l'on créa un organisme nouveau qui doit remplacer avantageusement la Commission centrale ; au Congrès d'athlétisme on ne fit rien, rien, rien... Trop pris par ses occupations politiques à la veille des élections, Gaston Vidal, qui est une des seules forces agissantes de la vieille maison, ne put malheureusement pas diriger avec sa haute autorité le Congrès d'athlétisme comme il avait présidé à celui de rugby. Et l'on vit une fois de plus la montagne accoucher d'une souris. Les mêmes hommes furent réélus. On s'entoura de techniciens connus dont beaucoup, nous le reconnaissons avec plaisir, tels : MM. Genet, Delarbre, Ragueneau, Bourcier, Poulenard, Renard, de Fleurac, les de Saint-Cyr et Belin du Coteau, ont leur place tout indiquée au sein d'un Comité directeur de l'athlétisme, mais l'on évinça pour de mesquines questions de personnes, de véritables entraîneurs d'hommes, tels : MM. Frantz Reichel, Spitzer, Magnanou, Avé, etc., qui, à la veille de l'Olympiade d'Anvers, auraient été de la plus grande utilité. On leur préféra des inutiles et des incapables et, c'est ce que nous regrettons sincèrement.

ANDRÉ GLARNER.

Informations.

La liste des principaux recordmen Polonais s'établit ainsi : Filipiński (100 m. en 11 s.) ; Ponurski (200 m. en 22 s. 8, 400 m. en 53 s. 4, 1/4 de mile en 53 s. 5) ; Lataurec (800 m. en 2 m. 6 s., 1/2 mile, 2 m. 7 s. 2, 3.000 m., 9 m. 17 s. 7, 5.000 m. 16 m. 25 s. 2) ; Pareryuski (110 m. haies en 16 s. 2).

Résultats techniques.

9 novembre, Paris. — Prix Gondrand. 1 h. par équipe de 3 coureurs. 1^{er} C. A. Société Générale. (Guillemot, Brossard, Isola) 22 kil. 259 m. (record) ; 2^e Racing Club de France (Denis, Keyser, Bouchard) 22 kil. 110 m. ; 3^e Racing Club de Bruxelles (Van Deck, Lespès, Migeot) 21 kil. 300. — Saint-Cloud-Versailles. 1^{er} Benot ; 2^e Dufeu ; 3^e Honorez.

23 novembre, Lyon. — Challenge Besson. 1^{er} Renard ; 2^e Robert ; 3^e Fléchet.



UN ARRÊT DU GARDIEN DE BUT DE L'OLYMPIQUE

L'intérêt de ce document réside moins dans l'importance de la partie disputée, le 9 novembre, au Stade Bergeyre, entre l'Olympique et le F. E. C. de Levallois, que dans la multitude qui avait tenu à assister à cette rencontre. Les journaux spéciaux n'avaient consacré que quelques lignes au match, rien ne semblait devoir attirer autant de monde. La preuve est faite que l'association passionne la foule. Levallois gagna par 5 buts à 1.

BOXE

UNE GRANDE ORGANISATION

AVANT la guerre, il était fameux comme nageur. Pendant la campagne, il se rendit célèbre en tant que guerrier : dans les zouaves, il obtint cinq citations, dans l'aviation quatre. Et la Légion d'honneur prit place à côté d'une Croix de guerre lourde de palmes et d'étoiles. Il attira l'attention sur lui comme chroniqueur et comme romancier. Et voici maintenant que son éclectisme veut lui faire ravir la notoriété d'un Cochran.

Notre collaborateur Henry Decoin, car c'est de lui qu'il s'agit, s'est en effet consacré aux destinées de la boxe en France et il y a réussi avec une telle habileté que son entreprise prend une extension incessante. Après avoir établi ses pénates au Nouveau-Cirque, où il donna de très beaux combats, Henry Decoin vient d'être nommé, par M. Théodore Vienne, directeur du Wonderland. M. Vienne restera le Mandel de ce Clemenceau de la boxe, mais il ne sera plus le Clemenceau.

Nous sommes heureux de cette orientation de notre pugilisme. Evidemment, la concurrence est toujours un facteur d'émulation salubre, mais lorsqu'il s'agit de boxe, il faut toujours se méfier. Les organisations trop nombreuses se nuisent les unes aux autres, ce qui est mauvais, mais nuisent en outre au sport, ce qui est pire. Les pugilistes faisant recette ne sont pas foule, donc s'il y a cinq soirées de boxe par semaine ils ne peuvent figurer à chacune. Résultat : séances le plus souvent ternes et sans attrait.

De plus, il faut disposer de capitaux importants pour pouvoir faire venir les étoiles étrangères, afin de renouveler les programmes. Et c'est ce que Decoin trouvera au Wonderland. D'ores et déjà, nous pouvons annoncer qu'une troupe d'Américains va arriver qui nous réservera de véritables galas de boxe.

Parmi ces champions, nous pouvons citer le populaire Sam Mac Vea, mais surtout de nouveaux venus, gloires du ring américain : Mike Gibbons, le célèbre poids moyen, au record éblouissant, Pete Herman, détenteur du titre de champion du monde des poids coqs. D'autres suivront, aussi fameux, mais je gage que le soir où Ledoux se heurtera à Pete Herman, le Vélodrome d'Hiver, malgré son immensité, sera trop petit pour contenir la multitude internationale qui l'envahira.

Courage, Decoin, la besogne est belle. — JACQUES MORTANE.

Informations.

Le nombre des concurrents des championnats amateurs a été tel que la Fédération de Boxe met à l'étude un nouveau projet de règlement pour éviter semblable multitude d'où quelques belles unités se détachent, parmi tant d'apprentis à titre définitif.

PAR suite de l'abandon injustifié de Bouzonnie dans son match contre Julliard, le conseil de la Fédération Française de boxe inflige une amende de 1.500 francs et une suspension de trois mois à l'ex-champion de France, poids mouches.

Ledoux a reçu d'Australie une offre de 6.000 livres (250.000 fr.) pour six combats à disputer en six mois, à raison d'un par mois. Parmi ses adversaires figurerait Digger Evans.

Résultats Techniques.

« 5 novembre, Salle Wagram. — Marcel Denis bat Zoonen aux points en 12 rounds.

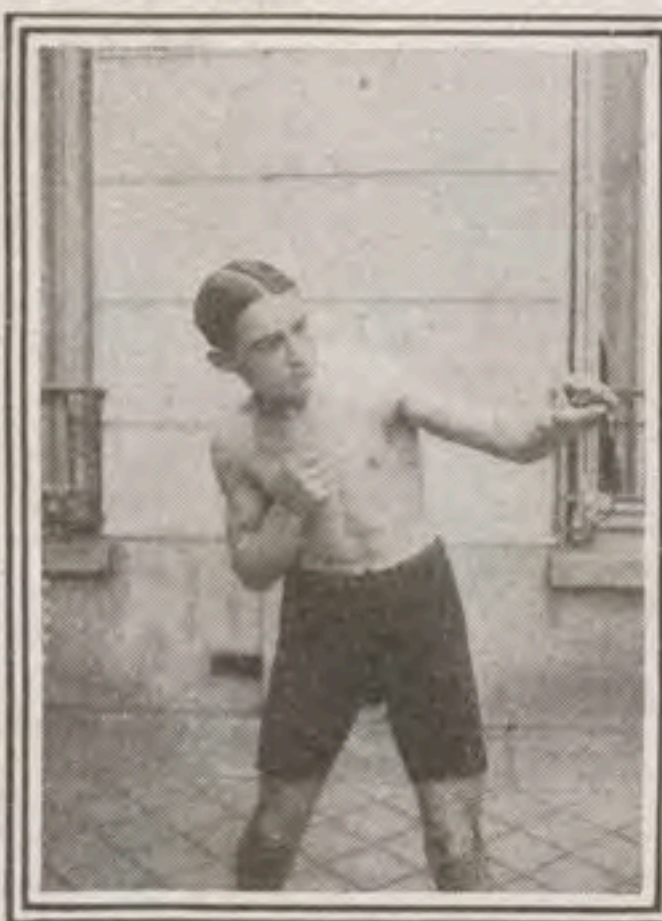
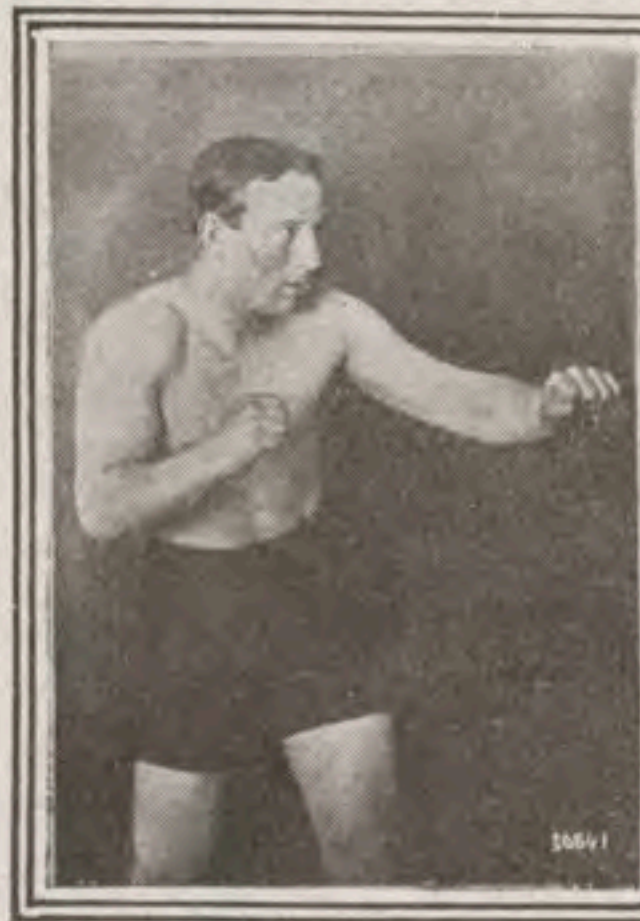
« 8 novembre, Nouveau Cirque. — Julliard devient champion de France poids mouches en battant Bouzonnie qui abandonne au 4^e round.

« 13 novembre, Londres. — Johnny Basham, champion de Grande-Bretagne, poids mi-moyens, bat Matt Wells aux points.

« 14 novembre, Nouveau Cirque. — Balzac bat Nichol Simpson par k. o. au 5^e round.



CARPENTIER A SON ARRIVÉE A LONDRES OU IL VINT PARFAIRE SON ENTRAÎNEMENT AVANT SON COMBAT DU 4 DÉCEMBRE CONTRE JOE BECKETT A HOLBORN STADIUM.



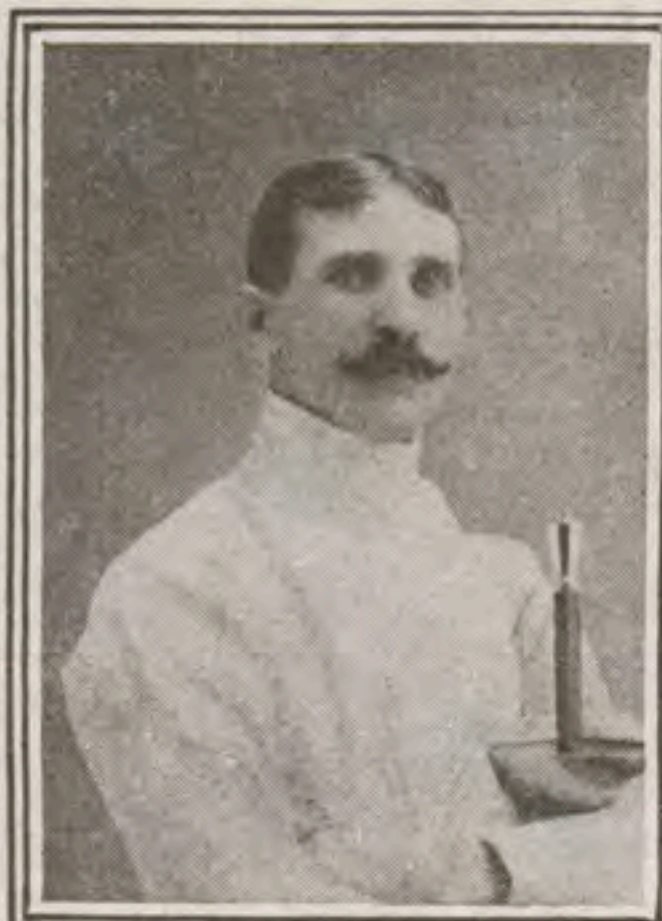
LE 31 OCTOBRE, AU NOUVEAU JULLIARD, CHAMPION DE CIRQUE, K.O. MARCHAND A FRANCE, POIDS MOUCHES, BATTU BADOUD EN 15 ROUNDS. VAINQUEUR DE BOUZONNIE.



POUR LES REPRÉSENTATIONS D'ŒDIPÉ, ROI DE THÈBES QUI ONT LIEU AU CIRQUE D'HIVER, LE GRAND ARTISTE GÉMIER A EU RECOURS AUX SPORTIFS POUR LES JEUX ATHLÉTIQUES.



PULLET ET GRENARD VAINQUEURS DU CROSS COURU A LYON LE 16 NOVEMBRE.



LÉON DELEVOYE, QUI ORGANISA LE DERNIER TOURNOI D'ESCRIME DE ROUEN.



M. DUCRET QUI A FAIT ZEL A RENCONTRÉ, LE 23 NOVEMBRE, DUCRET A LA FÊTE AU TENNIS CLUB DE PARIS.



AVIRON

LES MATCHES BARRY-FELTON-PADDON

Qui a bu boira », dit-on. « Qui a ramé ramera », pourrait-on tout aussi bien dire. Barry, avant sa rencontre avec Felton, avait déclaré que, vainqueur ou vaincu, c'était le dernier match qu'il allait courir et qu'il était bien décidé à prendre sa retraite; mais, ayant perdu son titre, — il est vrai, autant par la mauvaise chance d'une place défavorable, que sur son mérite, — il s'est empressé de demander à son rival, de lui accorder un match-revanche, sur le même parcours.

Les choses auraient pu, peut-être, s'arranger ainsi si Felton n'avait été avisé, après sa victoire, que dès son retour en Australie il aurait à défendre son nouveau titre de Champion du Monde d'aviron contre son compatriote Paddon, lequel, en 1915, lui enleva le Championnat d'Australie; Felton acceptait de donner la préférence au sculler anglais s'il consentait à venir disputer un match sur le Parramatta, pour un enjeu de 12.500 francs.

L'enjeu, Barry était certain de trouver des partisans pour le lui constituer; mais une somme, de beaucoup supérieure, est nécessaire pour le déplacement d'Angleterre en Australie du sculler anglais et de son coach, ainsi que pour couvrir les frais de séjour et d'entraînement sur le Parramatta. Cependant, la plus grosse partie de la somme fut rapidement souscrite et le total en dépasse actuellement 50.000 francs; il n'est donc plus douteux que Barry se rencontrera avec Felton, en Australie.

A son acceptation, Felton a mis comme condition que le vainqueur devrait retenir le défi du champion australien Paddon. Felton étant encore en Angleterre, l'entente n'a pas été difficile.

Depuis, Paddon a fait connaître qu'il est désireux de se mesurer de nouveau avec Barry, même avant le match de ce dernier avec Felton.

On sait que Paddon fut battu par Barry, sur la Tamise, en 1914. — E. TOULOT.

Informations.

Les séances dominicales de la saison d'hiver ont été reprises dans les Sociétés d'aviron; un peu partout, en France, on sort le matin et l'après-midi. Ces séances sont, en grande partie, occupées à instruire les débutants. Toutefois, juniors, seniors et vétérans reviennent assez nombreux, le dimanche, dans les garages.

DANS sa dernière réunion, le groupe de l'Union des Sociétés d'Aviron de la région parisienne a continué la discussion d'une proposition ayant pour objet de créer une licence dans la Fédération Française, et dont l'initiative revient à M. Millier, secrétaire du groupe.

ESCRIME

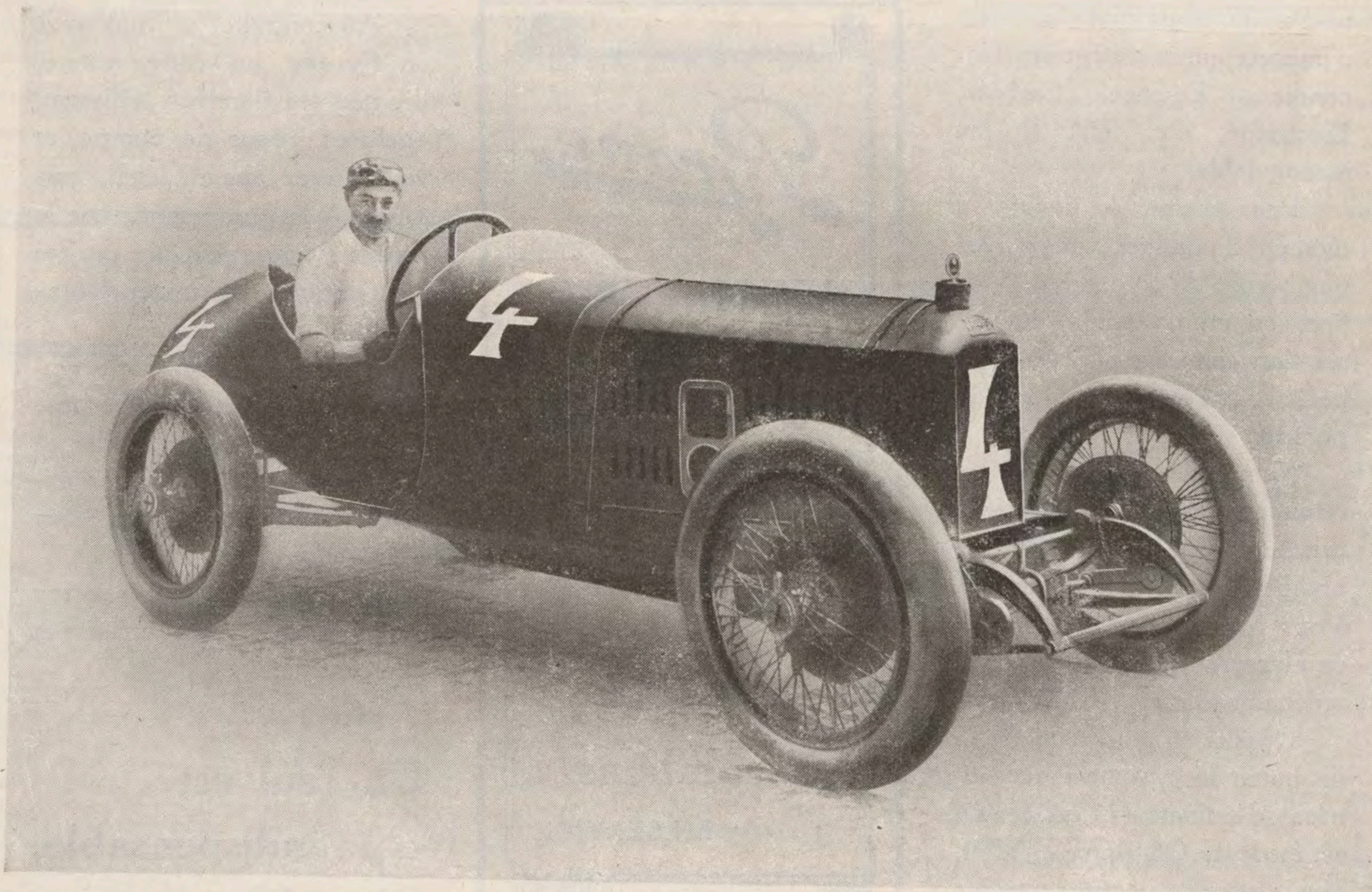
LE GRAND ASSAUT DE ROUEN

C'EST de Rouen que nous est venu l'exemple que nous attendions des dirigeants de l'escrime de Paris! Léon Delevoye a mis sur pied, par ses seuls moyens un programme en tous points extraordinaire, réunissant un lot de champions de premier ordre, dont les performances, ce soir-là, achevèrent de transformer en triomphe cette belle manifestation sportive.

Contrairement à ce qu'on aurait pu supposer, le public, fort nombreux, et qui se composait cependant d'une majeure partie de profanes, ne s'ennuya pas un seul instant au spectacle unique d'assauts d'armes... Mais tout contribua à le captiver, en dehors même de l'intérêt palpitant de certaines rencontres : l'intelligence de l'organisation, la clarté du programme, un orchestre excellent, enfin la gaieté communicative et l'entraînement de Léon Delevoye qui se trouvait partout à la fois, recevait, dirigeait... et tira avec sa fougue magnifique contre son redoutable adversaire : Nado Nadi. Devant le grand champion italien, Delevoye se classa au premier rang de nos meilleurs champions d'épée. Son style est heurté, découssu et funambulesque un peu, mais quelle

A. BOILLOT GAGNANT de la
X^{ème} TARGA FLORIO
sur

PIREUS PIRELLI



CIRCUIT de MADONIE (432 kilomètres), 23 Novembre 1919.
BOILLOT se classe 1^{er}, avec une demi-heure d'avance.

Sans changement de pneu



S^{té} Française des Produits PIRELLI, 101, Rue de Prony,
PARIS

Voici le

Pyrene
MARQUE DÉPOSÉE

ce petit appareil en cuivre dont on a tant parlé dans le Service Automobile, et qui a sauvé des milliers et des milliers de voitures.

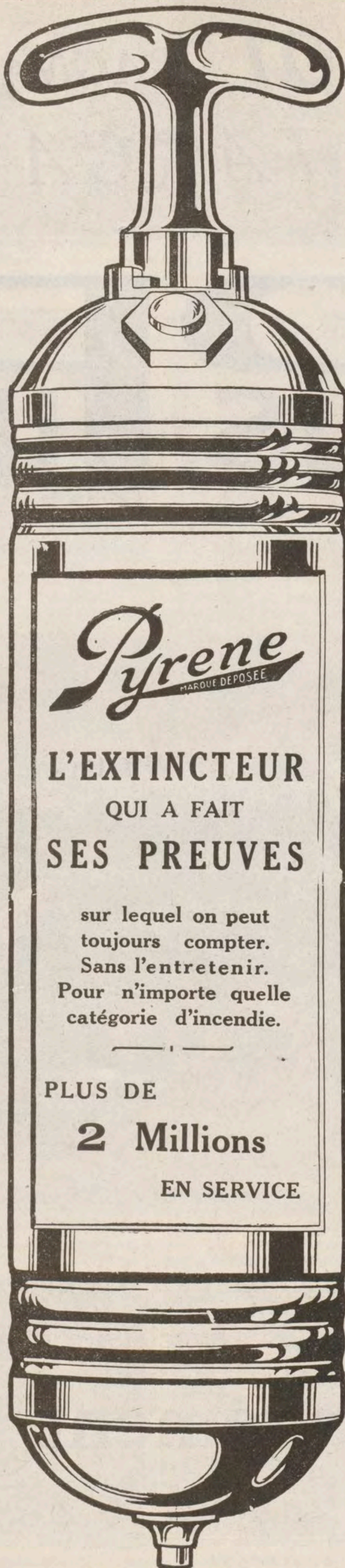
Le Liquide **Pyrene** est neutre, sans trace d'humidité, ni d'acide, et permet d'éteindre n'importe quelle catégorie d'incendie : Essence, Carburé, Électricité, etc., etc. Il est incongelable.

Pour chasser le liquide au moment du danger, vous n'avez pas besoin de compter sur une pression emmagasinée ou une réaction chimique : Vous pompez. . . . Tout le monde sait pomper.

Remarquez que pour un retour de flamme, il suffit généralement de 2 ou 3 coups de pompe pour maîtriser l'incendie. Vous remettez votre appareil en place, et il est prêt pour la prochaine alerte.

De plus, en plus, la nécessité de munir les voitures automobiles d'extincteurs d'incendie est évidente. On trouve, en effet, réunis sur une voiture, tous les éléments susceptibles d'occasionner un incendie : Essence, Huiles chaudes, Carburé, Électricité.

Que feriez-vous sans Extincteur **Pyrene** si, en route, vous aviez un commencement d'incendie ? Vous auriez beau essayer l'eau et le gravier, vous assisteriez, impuissant, à la des-



truction complète de votre voiture.

Si vous êtes près d'une agglomération, vous arriverez à vous rendre chez vous ; mais si vous êtes en rase campagne, ce sera la vraie panne.

Et vous n'aurez plus de voiture !

Evidemment, la Compagnie d'Assurance vous versera une certaine somme, mais ce n'est pas pour cela, que le lendemain, vous pourrez vous procurer cet auxiliaire dont vous avez tant besoin.

Au contraire, si vous avez un **Pyrene** sur votre voiture, dès que les flammes jaillissent, quelques coups de pompe, et vous n'avez aucun dégât, pas même à la carrosserie, car le liquide **Pyrene** peut être projeté sur n'importe quel matériel, sans laisser la moindre trace.

Un **Pyrene** sur votre voiture, vous donne la sécurité dans les risques d'incendie, et vous permet d'obtenir une réduction du taux de votre prime d'assurance.

Beaucoup d'accessoires d'automobiles sont utiles et intéressants.

Un seul est
indispensable,
c'est le

Pyrene
MARQUE DÉPOSÉE

L'Extincteur est livré chargé
avec son support et prêt à
fonctionner.

En vente dans tous les PRINCIPAUX GARAGES et MAGASINS D'ACCESSOIRES automobiles.

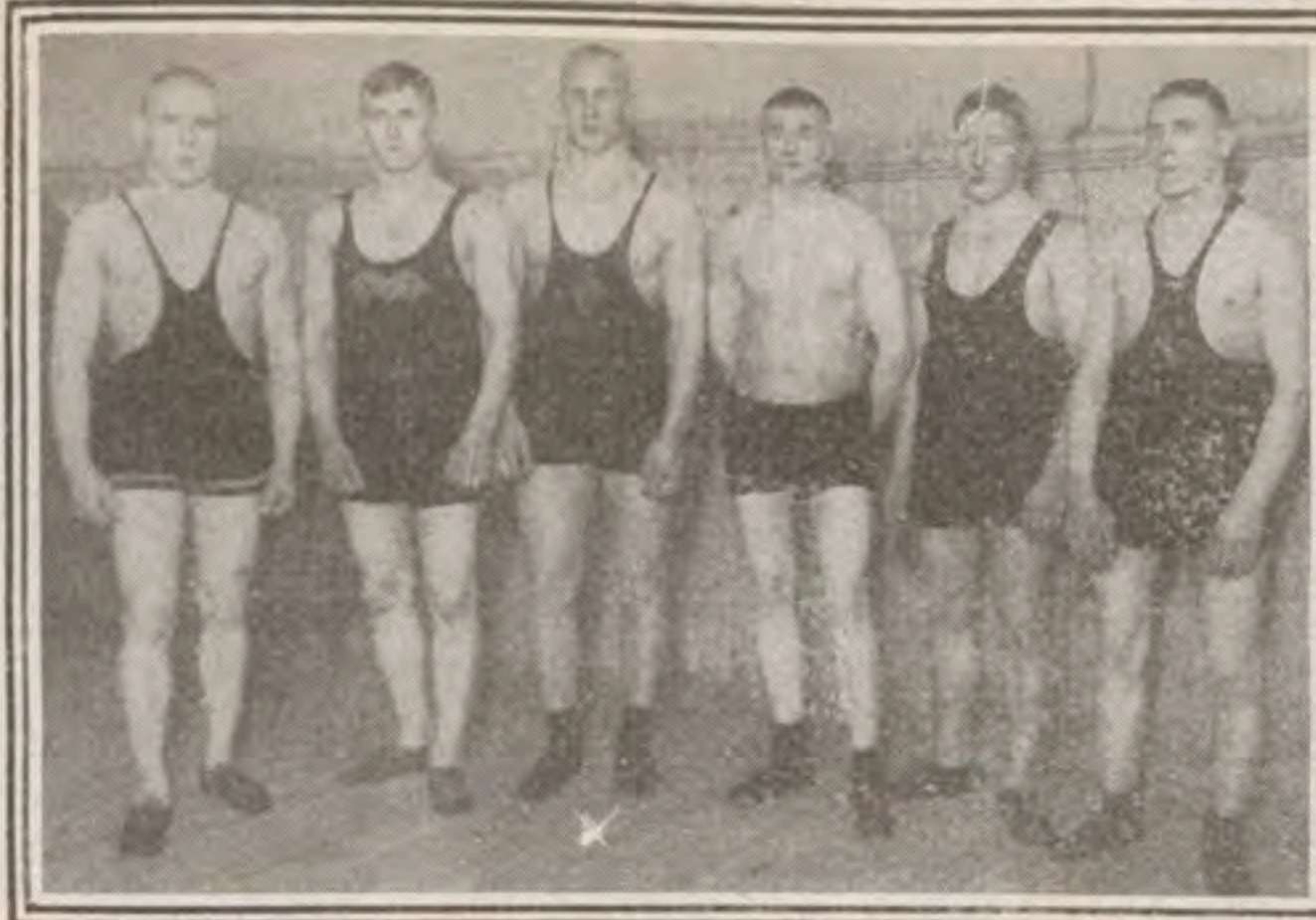
Établissements PHILLIPS & PAIN, Ingénieurs-Incendie. -:- 1 et 3, Rue Taitbout, PARIS



NADO-NADI A RENCONTRÉ
L. DELEVOYE AU TOURNOI
D'ESCRIME DE ROUEN.



LES JEUNES ESCRIMEURS DE LA SOCIÉTÉ D'ESCRIME. DE
GAUCHE À DROITE: THIBAUT, ELBEL, BARRÉ, MAQUET, MOS-
SER, POILLOT, HILAIRIN, ROSSIGNOL, BOUZON, HIGNETTE.



LUTTEURS FINLANDAIS EN TOURNÉE EN SUÈDE. OSKA (+),
QUE PERSONNE N'EST PARVENU À SURCLASSER, EST
CONSIDÉRÉ COMME LE MEILLEUR LUTTEUR D'EUROPE.



GAUDIN, CHAMPION D'ES-
CRIME A PRIS PART AU TOUR-
NOI D'ESCRIME DE ROUEN.

ardeur, quelle vigueur passionnée animent cet homme qui porte en lui cette admirable flamme qui fait les grands apôtres et les grands champions.

Apôtre, il l'a été une fois de plus, et de toute la force de sa conviction, de tout son amour de l'escrime !... De tels hommes seulement peuvent prétendre à sauver les armes françaises !

Lucien Gaudin, lui aussi, avait bien voulu collaborer à l'œuvre de Léon Delevoye, et la présence de notre champion contribua pour une grande part au succès de la réunion !

Lucien Gaudin fut « lui-même » étourdissant de vitesse de science et d'à-propos, mais, il tira seulement et n'eut pas à combattre, et ce fut dommage car, après le match palpitant qui fut le clou de cette fête, un simple « assaut » sans résultat dérouta quelque peu les spectateurs que le combat à la pointe d'arrêt avait séduit.

Ceci prouve qu'il faut réserver les Assauts élégants, courtois, subtils et conventionnels pour la salle d'armes, en tout petit comité et que le match seul, avec un vrai résultat, intéressera désormais le grand public au sport des armes.

JOE BRIDGE.

TENNIS

UNE CRITIQUE

IL est à remarquer une chose curieuse ; tandis que l'Union française envoie ses meilleurs joueurs disputer les championnats du monde sur l'herbe (Wimbledon), jamais la L. T. A. n'engage les siens dans nos épreuves officielles. Si Gore et Kingscote sont venus en 1914, jouer les championnats du monde sur terre battue, au Stade, c'est de leur propre initiative ; de même Mrs Beamish, Miss Holman, Miss Mac Kane et Portlock sont venus officiellement au Sporting-Club.

Pourquoi cette abstention de la L. T. A. ? Ne voudrait-elle pas reconnaître, en fait, les épreuves officielles ne se jouant pas en Angleterre ?

Espérons que cet état d'esprit regrettable ne persistera pas et que, l'année prochaine, nous aurons le plaisir de voir les Kingscote, Davson, Mavrogordato, etc., venir disputer les championnats du monde, terre battue, qui se rejoueront sur les excellents courts du Stade français. — W. LAURENTZ.

Informations.

LAURENTZ, Aslangui, Gerbault, Le Guellec et Vuilemin ont quitté Paris le 1^{er} décembre à destination de Copenhague, où ils vont jouer plusieurs matches contre le Bolkklubben Club.

Résultats techniques.

30 novembre, Paris. — Tournoi de la Toussaint. Finales simple Messieurs : Gobert bat La rentz 6-3, 6-1, 6-2. Simple Dames : M^{me} Golding bat M^{me} Vaussard 6-2, 4-6, 6-2. Handicap simple : Borotra bat Dezerville 7-5, 6-4. Handicap double : Texier-St-Vincent bat Horner-Edwards 6-2, 5-7, 7-5. Handicap mixte double : M^{me} Legrain-Persin bat Miss Lammin-Coutot 3-6, 6-4, 6-2.

23 novembre, Paris. — Championnat du Monde sur courts couverts. Simple Messieurs : Gobert bat Decugis 6-3, 6-2, 6-3 ; simple Dames : Miss Holman bat M^{me} Golding 6-3, 6-4. Double Messieurs : Gobert-Laurentz battent Mishu-Portlock 6-2, 6-0, 6-1. Double Mixte : M^{me} Beamish-Decugis battent M^{me} Golding-Laurentz 6-3, 6-3.

GOLF

BOTCAZOU, LE GOLFER MANCHOT

Invité par M. Harwey Gibson, directeur de la Banque Nationale de New-York, Botcazou, le joueur manchot, s'embarquait le 31 mai, pour l'Amérique.

Dès son arrivée aux Etats-Unis, il jouait à Haworth Bergen Country contre un autre golfer manchot Louis Martucci. C'est adversaire est taillé en athlète, il pèse 119 kilos et parvient à driver jusqu'à 300 yards. Pour débiter, le champion français arriva à le battre dans un jeu plein de science et effectua 79-79. Successivement à Wood Long Ile, à Essex Country Orange (New-Yersey). Botcazou joua de nombreuses parties contre Martucci sur des links de terre complètement inconnus, de lui. A Boston, ayant comme partenaire le Français Louis Tellier, après des parties admirables contre Burgess et Jess Guilford, nos compatriotes triomphèrent par 9-2, 8-0, 6-2. D'autres matches toujours en compagnie de Louis Tellier, disputés contre les meilleurs joueurs professionnels et amateurs, furent gagnés avec grande facilité. Botcazou continuant sa tournée, se rend au Massachusetts où, dans une partie contre le professionnel Ralph Thomas, il se fait battre par 3 et 4 sur 18 trous. Dans un deuxième match avec Tellier comme partenaire, il prend sa revanche en battant par 2 et 1 à jouer les deux meilleurs joueurs locaux. A Poeasset, il rencontre avec le Français Fr. Windsor le professionnel Daniel Kege et le meilleur amateur du club. Partie gagnée par 4 et 3. Aux Montagnes Blanches, où il retrouve Martucci, Botcazou continue la série de ses succès. A Balsan, sur un terrain très accidenté Martucci fait 77, ce qui égale le record. Enfin, au cours d'une partie jouée à Briton Wood, les deux manchots ayant comme partenaires des amateurs, le meilleur score est établi par Botcazou avec 75 contre 77 à Martucci.

Telle fut la brillante tournée de notre excellent joueur en Amérique. — H. BERT.

HOCKEY

LES CHAMPIONNATS DE PARIS

LES championnats de Paris de hockey viennent de commencer : ils se poursuivront jusqu'au milieu de mars. Comme par le passé, ils se disputent en une poule aller, et poule finale de 4.

Six clubs, seulement, sont engagés : le Stade, le Racing, le P. U. C., l'Association sportive de la Seine, Enghien et Colombes.

D'après les parties jouées pour la Coupe Brennus, on peut se rendre aisément compte que la valeur moyenne des équipes de cette année est inférieure, de beaucoup, à ce qu'elle était avant la guerre : ainsi que nous l'avons déjà dit, grand nombre d'anciens ne jouent plus, et des nouveaux, il y en a peu ; et il y en aura toujours peu, tant qu'un effort sérieux n'aura pas été fait, chez les scolaires principalement.

Quoi qu'il en soit, en ce début de saison, c'est le Stade qui semble avoir mis sur pied la meilleure équipe. Sa ligne d'avants, en majorité composée d'anciens et brillants joueurs de l'École de Liancourt, est bien soutenue par des demis qui connaissent toutes les ficelles du jeu et qui savent le distribuer. Les arrières ont été le point faible de l'équipe, mais on compte sur la rentrée de Russell pour la renforcer. Le goal est de très bonne classe.

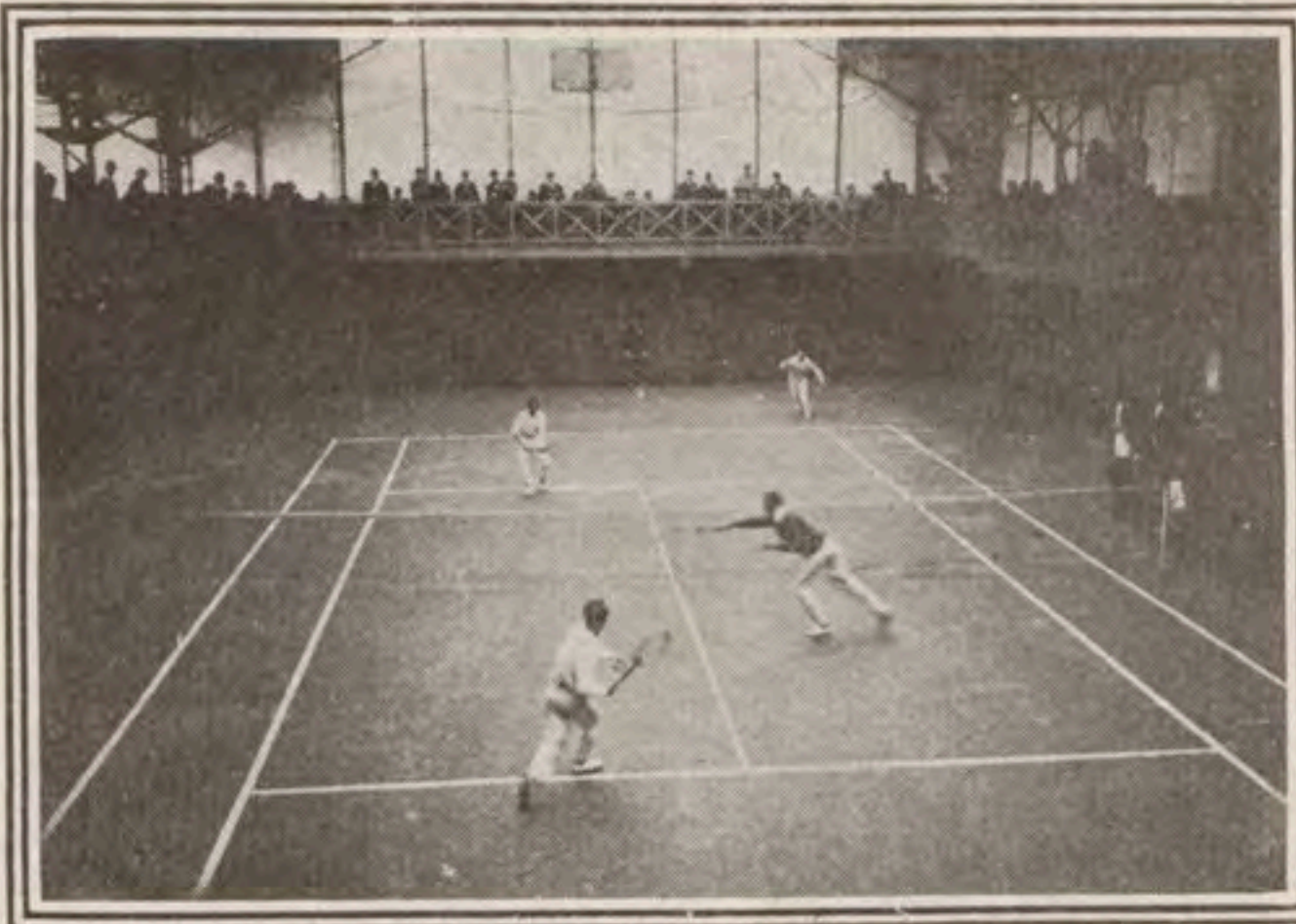
Le Racing et le P. U. C. présentent, en somme, des équipes secondes d'avant-guerre, emmenées par quelques équipiers premiers : Botella et Rabilloud sauront en recruter un nombre suffisant pour pouvoir présenter de bonnes équipes. Nous ne croyons pas que le championnat puisse échapper à l'un de ces trois clubs.

Des trois autres, c'est l'A. S. S. qui semble être, sinon la meilleure, tout au moins la plus méritante, autant par son assiduité que par son grand effort de propagande.

Enghien et Colombes, qui possèdent quelques bonnes individualités, ont eu du mal à réunir des équipes complètes et tant soit peu homogènes : espérons qu'ils y sont arrivés maintenant.

En même temps que le championnat d'équipes premières, et avec le même calendrier, se disputera le championnat d'équipes secondes : se tenant de très près, elles nous feront assister à des luttes sévères et nous réservent des surprises.

Enfin, en janvier, sera organisé un championnat pour les équipes troisièmes, auquel prendront part, d'ores et déjà, le S. F., le P. U. C., l'A. S. S. et le Racing : y seront également conviés tous les autres clubs qui auraient eu la bonne idée de former dans leur sein une section — et une équipe — de hockey. ANDRÉ BARAST.



UNE PHASE DU JEU GOBERT-LAURENTZ CONTRE DUPONT-
COLL, AU COURS DU TOURNOI DE LA TOUSSAINT. DANS LA
FINALE GOBERT-LAURENTZ BATAIT ASLANGUI-DUPONT.



LE GOLFER MANCHOT BOTCAZOU A FAIT AVEC SUCCÈS UNE TOURNÉE EN AMÉRIQUE.



LE CAPITAINE FONCK, L'AS DES AS, QUI VIENT D'ÊTRE ÉLU DÉPUTÉ DES VOSGES.



POTESTAD, L'UN DES MEILLEURS CHEVAUX DU RÉGIMENT DE DRAGONES SANTIAGO, BIEN MONTÉ PAR ORTEZ, A GAGNÉ LE DERNIER GRAND PRIX D'AUTOMNE DE BARCELONE.



LE CAPITAINE HEURTEAUX, AS AUX 21 AVIONS EST ÉLU DÉPUTÉ DE SEINE-ET-OISE.



NOTRE COLLABORATEUR ROUQUET A ÉPOUSÉ, LE 25 OCTOBRE, M^{lle} BROUSSAUT.

Informations.

LA Coupe Brennus vient de se terminer : c'est le Stade Français qui l'a enlevée, en gagnant tous ses matches.

Le P. U. C., qui n'avait été battu par le Stade que par un but à 0, s'est assuré la 2^e place en battant le Racing par 3 à 0 : il y a donc très peu d'écart entre les équipes de tête : ce n'est pas nous qui nous en plaindrons !

La Coupe de Novembre, réservée aux équipes secondes, a été une revanche pour les clubs malheureux de la Brennus : c'est, en effet, au P. U. C. qu'elle revient, devant l'A. S. S. et le C. A. du Rosaire ; ce dernier club mérite toutes nos félicitations pour sa bonne tenue et sa persévérance, et ce demi-succès lui est bien dû.

TIR

LA QUESTION DU TÉLESCOPE

AU début de la guerre de tranchées les « tireurs d'officiers » Boches avaient presque tous des télescopes sur leurs « Mauser ». Réveillés de leur somnolence du temps de paix par les lointains échos des batailles et par les réclamations des combattants, nos services techniques s'aperçurent alors que la question existait. Ils se hâtèrent d'improviser des télescopes pour fusils 86. Ces engins étaient arrivés à être à peu près équivalents à ceux de l'ennemi quand la question eut perdu les 9/10^e de son intérêt.

Au surplus, français ou boches ou même américains (les meilleurs à l'heure actuelle) les télescopes n'ont fait que des progrès de détail pendant la guerre.

Leur utilisation pratique demeure restreinte par des difficultés fondamentales dont aucune n'a été écartée.

Une dure expérience m'a prouvé que la place de l'œil par rapport à l'oculaire du télescope doit être rigoureusement invariable. (Un télescope n'est pas un collimateur !) Or cette condition est très difficile à réaliser en elle-même et la disposition habituelle de la lunette la rend encore plus difficile à obtenir. Les exigences du fonctionnement des armes nécessitent, en effet, presque toujours une élévation considérable de la longue-vue au-dessus du canon. Cela contraint le tireur à tenir la tête élevée au bout du cou raidi, et lui interdit d'appuyer la joue contre la crosse. Il perd ainsi 99 sur 100 des chances qu'il pouvait avoir de parvenir à placer et à maintenir son œil au point voulu.

Mais ce n'est pas tout ! Les réticules de télescopes ont une fâcheuse tendance à se déplacer ou à casser sous les secousses du recul. Or, tandis qu'une hausse faussée produit une erreur systématique qui se révèle très vite et se corrige en quelques coups, on peut brûler longtemps sa poudre aux moineaux sans savoir pourquoi, lorsque la monture de votre réticule a pris du jeu. Par-dessus le marché le mal est sans remède immédiat, car on ne peut rectifier par contre-tir une erreur qui n'est pas deux fois de suite de même étendue ni de même sens.

Il n'est pas jusqu'au réglage du télescope qui (en raison de sa très courte ligne de visée) ne présente une difficulté redoutable par la précision qu'il exige.

Si enfin la détente est un peu dure, il faut « tenir » d'une façon prodigieuse pour « lâcher » correctement avec un télescope.

Dans la pratique, et surtout pour le tir de chasse, j'irai jusqu'à reprocher au télescope ce qui est une de ses raisons d'être : l'impression de rapprochement du but qu'il procure.

Il donne, en effet, l'illusion du coup facile à courte portée. Mais c'est une illusion... qu'on paie d'un bon hors cible si on y succombe et si l'on se tolère le moindre écart.

Et malgré tout, je crois que l'avenir est au télescope mais un avenir lointain, hélas ! L'appareil d'optique ne supplantera nos guidons et nos hausses que le jour où il pourra les remplacer à la place même où ils sont actuellement installés.

Seulement, pour en arriver là, il faudra que le télescope soit devenu solide, rustique, indifférent à la pluie. Il faudra qu'on puisse viser avec lui comme avec un collimateur ou tout au moins que la place invariable de l'œil soit assurée mécaniquement et automatiquement. — BULL'S EYE.

SPORTS d'HIVER

PATINS ET POTINS

QUAND à cette place, je m'élevais contre la rivalité de personnes qui empêchait une de nos stations hivernales de se développer, j'étais loin de me douter que la même maladie s'attaquerait au monde du patinage.

Jusqu'ici, dans ce sport, nous étions tous unis. Malheureusement la guerre a tout troublé, tout désorganisé, et les conditions de la vie augmentant chaque jour, le Club, à qui la France doit beaucoup au point de vue patinage, s'était vu dans l'obligation de demander à tous ses membres un gros effort pécuniaire. Or, ce n'était pas sans discussions, que le Comité avait accepté d'augmenter son budget surtout devant les conditions exigées par une grande



M. LACOSTE, DE LA MAISON HISPANO-SUIZA PRONONÇANT UN DISCOURS A L'OCCASION DE L'APPOSITION SUR LES MURS DE L'USINE D'UNE PLAQUE GLORIFIANT L'AS GUYNEMER.

administration, unique dispensatrice en France des plaisirs du patinage.

Confiants dans la parole de cette Administration, les membres du Comité avaient passé sur tous les obstacles, et acceptaient, très sportivement d'ailleurs, les nouvelles charges, dans la seule pensée de donner à notre pays de jeunes espoirs dignes de représenter nos couleurs dans les grands Concours Internationaux. Ce Comité ne faisait que continuer l'œuvre qu'il s'était imposée : développer et faire connaître en France le patinage artistique.

Tout était prêt, les programmes presque arrêtés, seule la réponse de la grande Administration se faisait attendre, quand elle se fit soudain connaître par une fin de non-recevoir. En même temps on apprenait qu'un jeune Club, né de la veille, obtenait des conditions avantageuses, et des prix d'un bon marché surprenant.

Le camouflet infligé au Club doyen était de taille.

Comment expliquer un revirement aussi subit ?

Questions de personnes, très certainement.

Quant aux sportifs qui de bonne foi, ont accepté les propositions qui, leur étaient faites, sans prendre soin de contrôler les origines du nouveau cercle, ils ont trop vite oublié que le vieux Club et ses dirigeants s'étaient entièrement dévoués à la belle cause du patinage en France et qu'ils avaient fait leurs preuves. — R. PLANQUE.

CULTURE PHYSIQUE

ARTS ET SPORTS.

F. GÉMIER, talentueux artiste et directeur du Théâtre Antoine, vient de prendre une initiative dont la *Vie au Grand Air* entretiendra plus amplement ses lecteurs.

Les murs de Paris se couvrent d'affiches où se détachent en gros caractères l'annonce de spectacles olympiques au Cirque d'Hiver. C'est de la réalisation ultra-rapide : il y a quelques jours à peine, le projet était « dans l'air » et nous nous demandions, avec quelque anxiété, s'il descendrait jusqu'à nous de ces régions éthérées.

C'est chose faite aujourd'hui : André, Paoli, Campana vont, sur la scène théâtrale, conquérir un nouveau public à l'idée sportive. Une foule d'athlètes notoires et de champions en herbe participent à l'action, infusant une vie nouvelle à la tragédie antique, car il s'agit d'*Œdipe, roi de Thèbes* qui, à quelques milliers d'années, nous revient en une heureuse traduction de Saint-Georges de Bouhélier.

Et tout cela paraît assez loin de la rubrique Culture Physique de la V. G. A. Non. Car cet essai anastomatique de l'art et du sport rendra, nous en sommes persuadé, les plus grands services aux artistes comme aux sportsmen.

Ce n'est pas moi — l'entrée en matière serait désastreuse — qui reprocherai aux artistes de faire travailler leur corps au minimum. Ce n'est pas moi, c'est Gémier lui-même qui me

CORONA

THE SUPER BEST



==== La première =====

12-cylindres Française



74, Avenue des Champs-Élysées, 74



PARIS

LES CYCLES

ALCYON

sillonnent le monde

Leurs victoires
dûes à leur fabrication irréprochable
leur ont valu une renommée universelle.

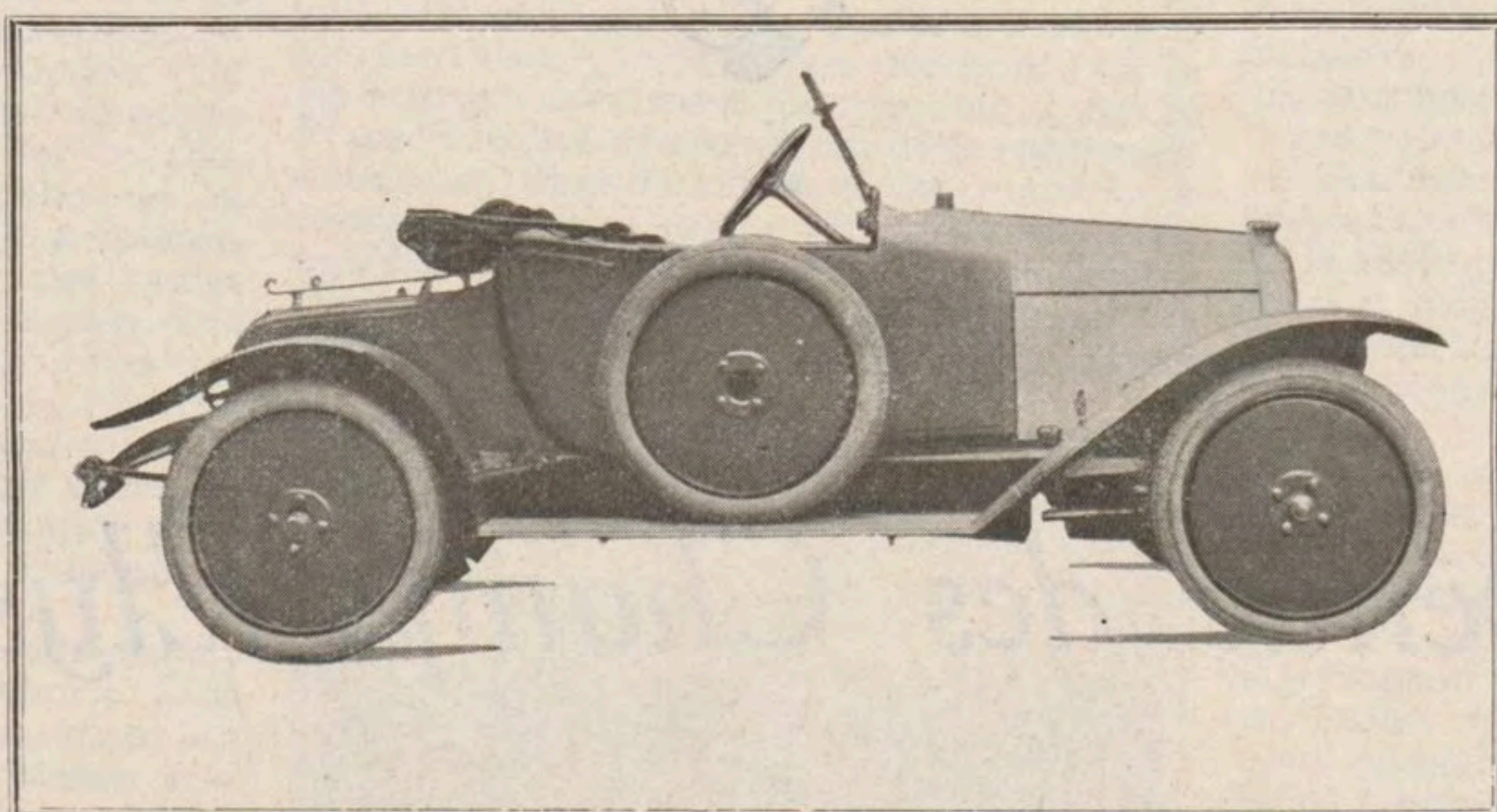
Cycles **ALCYON** à COURBEVOIE (Seine). --- Agents partout.

Les meilleures **Voitures Légères**, les plus solides,
les plus simples, les plus pratiques.

Automobiles **GAMMA**

□
TYPES

- 1. 6/8 HP
 - 2. 8/10 HP
 - 3. 9/11 HP
 - 4. 10/12 HP
 - 5. 12/14 HP
-



□
SPÉCIFICATION

4 cylindres
3 ou 4 vitesses
5 Roues amovibles
Carrosseries 2 ou
4 places
Eclairage et Démar-
rage électriques

□

Usine : 139, Boulevard Saint-Denis, COURBEVOIE - Téléph. : Courbevoie 735
Bureaux : 34, Rue Saint-Ferdinand, PARIS - - - - - Téléph. : Wagram 07-94

TARIF ILLUSTRÉ, FRANCO SUR DEMANDE



LE MATCH D'ASSOCIATION PARIS - LONDRES

Dans leur premier match international de la saison, les Parisiens ont remporté la victoire, pour la première fois, sur une équipe sélectionnée d'Angleterre. Ce succès que nous n'osions plus espérer peut avoir des lendemains, si nous continuons à travailler. Le 1^{er} novembre, Paris gagnait par 4 à 3; le lendemain, par 3 à 1.



LE TRAVAIL DE LANAUD

Le gardien français Lanaud, fut remarquable au match du 1^{er} novembre. Nos clichés constituent la cinématographie d'une phase du match : (2) Lanaud attend le ballon (3) puis le reçoit.

La Vie au Grand Air

disait ces jours-ci combien ses camarades gagneraient à paraître en public harmonieusement bâtis et souples. « Or jusqu'ici, ajoutait-il, c'est plutôt la difformité qui séduit. Oui, je connais pas mal d'artistes — grotesques naturels — qui emballent la foule de leur obésité floride ou d'une maigreur cadavérique. Or le grotesque qui est une des formes de l'art ne saurait cependant le résumer. Il y a place — large place — pour le beau. »

Est-ce à dire que dans notre esprit, le prix de la Comédie ou de la Tragédie doit récompenser Vénus (classe des femmes) et Apollon (classe des hommes) ? Restons dans la note vraie : un prix de Conservatoire peut et doit donner une impression de souplesse, de force ou de grâce, dont l'acquisition est toujours possible... à la condition qu'on la recherche.

J'ai suivi avec beaucoup d'intérêt les répétitions d'*Œdipe*, aussi avec la curiosité de l'éducateur. On ne saurait se figurer combien le réglage des attitudes, les mouvements de masses sont difficiles; ils constituent la résultante du potentiel physique de l'acteur, et si ce potentiel est nul, c'est un véritable entraînement qui s'impose. La comparaison peut paraître bizarre au prime abord; elle s'impose cependant.

Les artistes ont tout à gagner à cette mise au point de l'entraînement raisonné que les culturistes et les sportifs connaissent bien. J'ajouterai que les sportifs ont également une occasion unique de « toucher » chaque soir trois mille spectateurs, clients de Gémier, et qui jamais n'ont effectué ou n'effectueront le déplacement de Colombes ou de Gentilly.

C'est donc l'intérêt commun qui impose la réussite d'« Arts et Sports » qui groupera bientôt de nombreux adhérents.

D^r BELLIN DU COTEAU.

LA DURÉE DU SERVICE MILITAIRE

ELLE commence, elle recommence plutôt à alimenter les chroniques ! Quelques mois ? Quelques années ? La phrase de Chanzy en est à sa N^e réédition : « Faites-nous des hommes, nous en ferons rapidement des soldats. » Faire des soldats, besogne facile et qui regarde les militaires : Faire des hommes, tâche ardue qui appartient au civil. Peut-être pourrait-on demander là-dessus leur avis à quelques civils compétents ? ne serait-ce que pour n'en tenir aucun compte.

CHALEUR ANIMALE

LA danse devant le buffet est un sport à l'ordre du jour, par ces temps de restriction alimentaire. Être ou ne pas être... chauffé, tel est également le problème des heures hivernales. Et, comme à l'habitude, le « culturiste » aborde la difficulté sans angoisse. A nous le « calorisme intégral ». A nous le mouvement producteur de chaleur; sans parler de la résistance au froid qui coûte moins cher à acquérir que le sac d'anthracite. Murger faisait brûler à son héros le manuscrit du « Vengeur ». L'intellectuel peut garder sa production cérébrale — *mena sana* — et « sporteur » autour de la table de travail — *corpore sano*.

SPORTS FÉMININS

CONTINUONS L'EFFORT

JE viens d'aller passer quelques semaines en Angleterre et j'ai tenu à visiter les clubs féminins de nos alliés. On a tellement pris l'habitude en notre pays de dénigrer ce que nous faisons et de citer toujours en exemple les autres nations que je m'attendais à enregistrer des résultats stupéfiants, à admirer des organisations extraordinaires.

Certes, je crois que nos voisins ont beaucoup plus de ferventes du sport que nous. Ils comprennent mieux l'importance de l'éducation physique que nous. Nombreux sont ceux qui m'ont déclaré que le travail des muscles était peut-être plus important chez la femme que chez l'homme. Admirons ces apôtres... et tâchons de faire comme eux.

Mais en ce qui concerne les clubs, les athlètes,



L'ARRIVÉE D'ALAVOINE ET DE BARTHÉLÉMY A CHOISY-LE-ROI. ALAVOINE ET BARTHÉLÉMY COUVRIRENT LES 495 KM. DE STRASBOURG-PARIS EN 22 H. 21. L. BUISSSE 3^{me}

les performances, je dois avouer, sans aucune espèce de chauvinisme, que je préfère les organisations françaises de Femina-Sports, d'Academia et autres. Je suis convaincue que dès maintenant nos jeunes championnes peuvent rivaliser avec les meilleures spécialistes anglaises. Et je reviens à l'idée que j'ai déjà eu l'occasion d'émettre dans ces colonnes : il convient qu'en 1920, nos clubs sportifs organisent des rencontres internationales. Ils sont assurés que la *Vie au Grand Air* leur accordera toute l'assistance qui lui sera possible.

Le public se rendra mieux compte de la valeur de nos athlètes le jour où celles-ci remporteront des victoires sur des étrangères. La lutte contre le temps ne lui suffit pas. Si, un jour, on lui annonce que Suzanne Liébrard, par exemple, a triomphé de la meilleure championne d'Angleterre, il se dira : « Tiens, tiens, mais nos Françaises sont brillantes ! » Et il s'intéressera à leurs ébats sportifs. Les adeptes deviendront de plus en plus nombreuses, s'imaginant chacune qu'elles pourront en faire autant et il y aura autant de femmes que d'hommes pour la pratique des sports.

En Angleterre, les jeunes filles qui travaillent consacrent leur après-midi du samedi et leur dimanche à prendre un exercice salutaire. Elles se dérouillent les muscles, si j'ose dire, elles chargent leurs poumons d'une provision d'air pur pour la semaine et reviennent le lundi matin en excellente forme pour la besogne déprimante et fatigante à laquelle elles vont se consacrer jusqu'au samedi suivant.

Telle est la bonne méthode. Des champions, il en faut certainement, mais, avant tout, recherchons la santé. — JEANNE MAY.

CYCLISME

STRASBOURG-PARIS

ON sentait que quelque chose manquait à la théorie des épreuves de grande envergure, et notre confrère *Sporting* décida de combler ce vide, par l'organisation d'une



LE TANK RENAULT ET SON CHASSE-NEIGE AFFECTÉ AU DÉBLAYAGE DES RUES DE LA CAPITALE, APRÈS L'ABONDANTE CHUTE DE NEIGE DES PREMIERS JOURS DE NOVEMBRE.

grande course : Strasbourg-Metz-Paris. La plupart des compétences s'insurgèrent contre cette idée de faire courir des étoiles en hiver, convaincues que le travail musculaire demandé aux concurrents, leur serait nuisible dans la suite.

Fort de sa conviction, *Sporting* continua son organisation et parvint à réunir 42 engagements de coureurs connus : c'était un premier succès. Et tandis qu'administrativement l'épreuve théorique était gagnée, il fallait la réussir pratiquement par le côté sportif. A cet effet, de dévoués collaborateurs explorèrent les routes, assurèrent les contrôles et prirent des dispositions pour que les coureurs fussent bien dirigés et mis en mesure d'accomplir leur lourde tâche.

Le jour de l'épreuve arriva, le jour de l'*Armistice*. Mais les difficultés allaient encore surgir.

La température, la pluie, la neige, la boue paraissaient avoir fait une coalition pour semer des obstacles nouveaux devant des volontés décidées à marcher quand même. Trente-quatre coureurs se rangèrent à Strasbourg, place de Broglie, sous les ordres du starter, résolu à tracer, pour la première fois, un trait d'union immense entre la capitale française et la grande ville reconquise.

C'est Jean Alavoine, l'ancien champion de France, que l'on surnomma, pendant le Tour de France 1919, le « sprinter » de la route, qui gagna au sprint, sur la route, à Choisy-le-Roi, après avoir couvert les 495 kilomètres en 22 heures 21 minutes et 7 secondes, mais ne triomphant que d'une roue du « grimpeur » Barthélémy. Puis venaient Lucien Buisse, qui a fait une course admirable après de nombreuses crevaisons, Schœttel, Engel, et Muller, etc.

Le tour de force a été accompli et il faut sincèrement féliciter les courageux qui ont pu mener à bonne fin l'audacieuse conception d'une épreuve de grand fond sur la route en plein hiver. Les avis resteront partagés au sujet de leur opportunité, mais il n'en a pas moins été prouvé qu'en cyclisme il est permis de rappeler le fameux mot : *Impossible n'est pas français* ! — J.-C. SELS.

Informations.

LE championnat de France de Cross Country cyclo-pédestre sera disputé le dernier dimanche de mars en 1920. Ce sera, en quelque sorte, le couronnement d'une saison qui commence le 1^{er} décembre et dont l'événement principal est le Challenge de l'*Intransigeant* réparti sur plusieurs épreuves et sorties hivernales.

C'est la Commission de préparation militaire (!) qui a assumé la direction de ce sport d'hiver. Le calendrier complet sera publié dans quelques jours.

L'U. V. F. semble vouloir, au lendemain de la guerre, s'engager dans la voie des bonnes réformes. Quelques-unes déjà ont été réalisées et nous ne pouvons qu'engager nos pontifes cyclistes à persévérer dans leurs excellentes intentions.

C'est ainsi que M. Breton a abandonné au profit de M. Chollet le siège de la présidence de la Commission sportive. Désormais donc, les coureurs qui croiraient à faire appel d'un jugement en première instance devant la Commission sportive, n'auront pas à se représenter devant le même président qui se trouvait dans l'obligation de s'approuver ou de se déjuger.

NOTRE confrère l'*Echo des Sports* organisera en 1920 une grande course dénommée « Le Circuit des Nations ». Cette épreuve comportera une demi-douzaine d'étapes intéressantes les parcours suivants : Paris-Genève par la Faucille; Genève-Milan par le Simplon; Milan-Bâle par le Gothard; Bâle-Luxembourg par l'Alsace; Luxembourg-Anvers par Bruxelles; Anvers-Paris par Gand et Lille. Au total 2.500 kilomètres.

Résultats techniques,

3^e 1^{er} novembre, Vélodrome d'Hiver. — Prix du Palais de Sports (50 km. derrière tandems). 1^{er} manche (20 km.) : 1^{er} Van Nek en 25' 22" 4/5; 2^e Deruyter à 350 m.; 3^e L. Georget à 2 long. 2^e Manche (30 km.) : 1^{er} Van Nek en 39' 29" 1/5; 2^e Deruyter à 245 m.; 3^e L. Georget à 500 mètres.

3^e 2 novembre, Vélodrome d'Hiver. — Grand Prix de la Toussaint. Finale en 3 manches. 1^{re} manche (1.000 m.) : 1^{er} Sergent, 2^e Dupuy à une longueur; 3^e Moeskop à une roue; 2^e manche (500 m.) : 1^{er} Moeskop; 2^e Sergent, à une demi-longueur; 3^e

A PROPOS DE MOTOCULTURE

Notes d'un Colon Algérien

L'AGRICULTURE étant la principale des forces vitales de l'Algérie, la Semaine de démonstrations pratiques de travaux de culture mécanique, organisée par la Chambre Syndicale de la Motoculture de France, ne pouvait manquer d'attirer à Senlis les colons venus en France, pour se renseigner sur les progrès accomplis en vue de la construction des appareils utiles et même indispensables à l'exécution de leurs travaux agricoles.

Il faut envisager, sinon craindre, que le problème de la main-d'œuvre ne soit posé demain en Algérie comme en France, les indigènes n'ayant malheureusement pas échappé au miroitement des théories sociales nouvelles.

Dans ce beau pays plus encore qu'en France il importe de remédier à la raréfaction de la main-d'œuvre, pour montrer à ces indigènes, esprits simples à qui nous apportons les bienfaits de la civilisation, que la grève ne paralyse pas le génie français, et qu'il est capable de créer l'organisme dont l'Agriculture a besoin pour ne pas être à la merci des décisions arbitraires des travailleurs mal conseillés.

Les appareils de culture mécanique à recommander dans la colonie sont surtout ceux capables de remplir seuls, par la diversité de leurs travaux, le programme d'une exploitation agricole et vitico e.

Ce que nous désirons nous, colons, et ce que nous avons surtout recherché dans la plaine de Senlis, c'est un tracteur s'adaptant aux nécessités de nos moyennes et petites cultures et au besoin de la grande.

Nous devons considérer comme réservés aux seules grandes exploitations de plus de 100 hectares spécialisées dans la culture des céréales, les appareils uniquement laboureurs faisant corps avec les grandes charrues à nombreux socs, pour défonçages et labours profonds.

Nous reprochons aux appareils tracteurs pour labours et autres travaux, offerts à la grande culture, leur prix trop élevé pour nos ressources, et aussi de consacrer à un poids mort inutile une grande partie de l'énergie motrice dont ils sont capables. Nous faisons remarquer au surplus que leur poids lourd ne leur permet de travailler convenablement que sur un terrain compact, voire même dur.

Il faut envisager de les éliminer pour les travaux complémentaires : semailles, hersages, roulages, etc., pour ne les reprendre qu'aux moissons devant les lieuses ou pour actionner les batteuses en travaillant comme moteurs fixes.

Nous ne pensons pas que ces appareils appelés à labourer avec des charrues de quatre socs et même plus puissent fournir en dehors de ces travaux un concours utile, répondant pratiquement aux frais qu'ils occasionnent, et à leur prix de vente.

Pour la même dépense ne vaut-il pas mieux avoir à sa disposition deux tracteurs plutôt qu'un seul, afin d'assurer la continuité du travail.

Nous n'avons pas parlé de l'emploi presque général sur ces tracteurs des moteurs type automobile qui ont, à notre avis, l'inconvénient d'une trop grande vitesse de régime et d'une insuffisance de volant. Au point de vue traction agricole un moteur à régime lent, avec le moins de cylindres possible, aura toujours nos préférences. Nous serons compris par les gens de métier.

Ces observations faites, notre attention s'est donc naturellement dirigée du côté des tracteurs appelés à tous les travaux d'une exploitation agricole et viticole, attendu que d'une façon générale nous cultivons en même temps des céréales et de la vigne.

Isolés dans le Bled à de longues distances des villes, nous devons rechercher pour tous nos travaux : labours, semailles, hersages, etc., un appareil de marche régulière et économique, d'une conduite très facile, d'un entretien peu coûteux et dont le travail puisse atteindre en labour normal deux ou trois hectares par jour suivant la nature du terrain. Il est indispensable en tout cas que la manœuvre de cet appareil ne nécessite pas l'emploi d'ouvriers spécialistes.

Le moteur à régime lent a nettement nos préférences, pour les raisons que nous avons exposées, et qui sont admises par tous nos collègues.

Pour les vignobles, il faut en outre que le tracteur soit de dimensions réduites pour permettre son passage, sa direction au milieu des rangs de vignes et son virage dans les tournières.

Parmi les rares appareils répondant à ces desiderata, nous avons remarqué spécialement le tracteur Atlas (Licence F. T. de Mesmay) dont nous avons suivi les démonstrations pratiques sur le terrain de Senlis, avec d'autant plus de plaisir, qu'il nous a été renseigné que c'était une invention purement française d'avant-guerre, de construction également bien française.

Mme de Mesmay à qui M. le Président de la République a bien voulu adresser ses félicitations personnelles, nous a montré le palmarès de cet appareil qui, depuis 1912, a pris part à tous les concours et démonstrations pratiques, s'assurant partout les plus hautes récompenses.

Cet appareil a sept ans d'existence et de mise au point. On doit convenir qu'il a fait ses preuves.

Les caractéristiques particulières du tracteur « Atlas » sont intéressantes et nous croyons devoir les signaler :

Les quatre roues sont motrices, ce qui assure une parfaite adhérence au sol, en même temps que sa légèreté (poids total 1.500 kgs) le protège contre le défaut de tasser le sol sur son passage, compression reconnue préjudiciable à la végétation et qui justifie les hésitations de nombreux agriculteurs à adopter la traction mécanique des appareils de culture.

Comme exemple, un gros propriétaire des environs de Saint-Quentin, qui a employé le tracteur de Mesmay avant la guerre, nous a assuré que les levées de betteraves étaient beaucoup plus régulières sur les terrains travaillés avec le tracteur que sur ceux cultivés avec des chevaux.

Le moteur (2 cylindres) est à régime lent (800 tours) du type Abeille fourni à la Marine Nationale.

Sa force est de 15/18 HP et il est équilibré par deux volants qui assurent, mieux que tout autre dispositif, une régularité de marche parfaite malgré les résistances diverses du terrain.

Le parfait mécanisme de transmission aux roues avant et arrière assure au crochet d'attelage un effort utile de 900 kilos, tandis qu'une démultiplication pratiquement combinée permet une vitesse d'avancement en fonction du travail à effectuer.

La direction du tracteur est très facile, très bien placée pour la surveillance du travail, et l'appareil vire dans un rayon de 1 m. 65, heureuse particularité qui n'échappera pas aux viticulteurs.

Pour son emploi éventuel comme moteur fixe, le tracteur est muni de deux poulies commandées directement par le moteur, tournant en sens inverse l'une de l'autre, et permettant, sans l'inconvénient de croiser la courroie, d'actionner, quelle que soit leur place par rapport au moteur, des batteuses, des pompes d'irrigations, du matériel de cave, etc.

Pour conclure, en examinant à Senlis la construction et le travail effectué par le tracteur « Atlas » nous avons eu l'impression très nette que cet appareil a été conçu par un ingénieur-agriculteur doublé d'un homme pratique pour qui les travaux des champs n'ont pas de secrets.

Les Agriculteurs et les Viticulteurs l'apprécieront certainement comme nous, et nous serions fort surpris si le tracteur « Atlas » n'obtenait pas demain en France, en Algérie, en Tunisie et au Maroc le très grand succès qu'il mérite.



TRACTEUR « ATLAS » EFFECTUANT A SENLIS, AVEC UNE CHARRUE A DEUX SOCS, UN LABOUR DE 16 CENTIMÈTRES DE PROFONDEUR.

Le record des Affaires est Battu! car....



Geo Bodio.

j'attire
ma
clientèle
par
l'installation
confortable
de
mon
bureau

venant des
Etablissements MOBILIS

5, rue Papillon, PARIS (9^e) — Téléphone : Louvre 45-06

Liste des plus importants

RECORDS et COURSES

DU

Carburateur ZÉNITH

AU 1^{er} OCTOBRE 1919

AUTOMOBILE

Record du Monde de Vitesse
en Automobile (Mars 1919)

R. DE PALMA, sur voiture Packard,
12 cylindres, atteint à Ormond Beach (Flo-
ride), la vitesse de 242 kilom. à l'heure.

Raid Delage Paris-Nice

En 14 h. 57, sur Delage 6 cylindres.

AVIATION ET MOTOCYCLISME

Raid du Goliath (11-16 Août)

Paris-Kroufa

4000 kilomètres en 33 h. 23. — Pilote
BOSSOUTROT.

Sesto-Calende-Amsterdam (7 septembre)

1000 kilomètres sans escale, en 5 heures,
un passager, sur appareil S. I. A. L., moteur
Isotta Fraschini 250 HP.

Coupe Jacques Schneider (10 septembre)

Circuit de Bournemouth : 1^{er} JANF-
LO, sur hydravion Savoya, moteur Isotta
Fraschini.

Record d'Altitude (9.250 mètres)

Lieutenant CASALE, sur avion Nieu-
port, moteur Hispano.

Raid Paris-Maroc, sans escale

ROGET et COLI, sur avion Bréguet,
moteur Renault.

La Grande Ceinture pour Motocyclistes
et Cyclecaristes Amateurs

(21 septembre 1919)

Course de régularité, comprenant 2 épreu-
ves de côte : COLOMBEL, catégorie
350 c/m 3, sur Douglas, en 2' 39" 4/5; 4^e
DUVERNE, catégorie 750 c/m 3, sur
Douglas, en 3' 5".

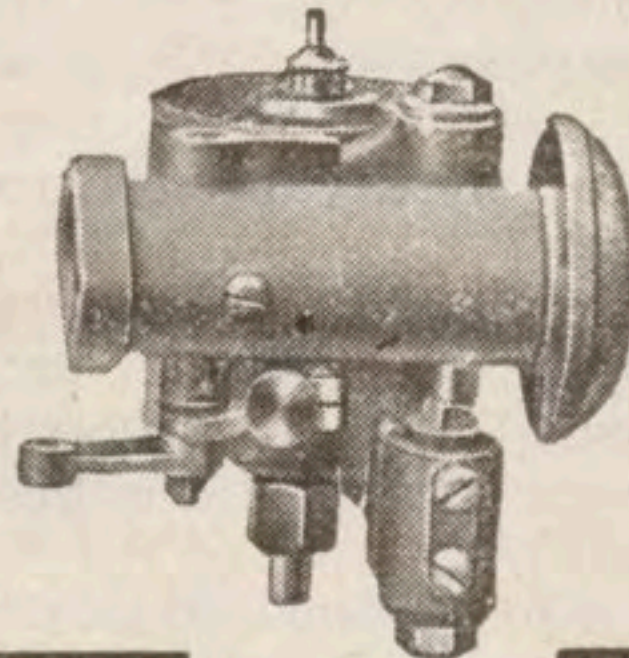
Course de Côte du Mont-Verdun
2 kilom. 300 (28 Septembre 1919)

Catégorie 500 c/m 3 motos : 3^e WIN-
CKLER, sur Koellher; 7^e DARIER, sur
Koellher. — Catégorie 750 c/m 3 motos :
3^e WINCKLER, sur Koellher. — Catégorie
1000 c/m 3 motos : 1^{er} VACHE, sur
Sunbeam. — Catégorie 500 c/m 3 side-cars :
1^{er} GALLIE, sur Benoit-Gonin. — Concours
de rendement : 1^{er} devant onze concurrents,
GALLIEN, sur 500 c/m 3 side-car Benoit-
Gonin. — Le coureur VACHE fait le
meilleur temps des motocyclistes lyonnais et
gagne le Challenge Desparmet.

Société du Carburateur
ZÉNITH

Siège social et Usines :
51, Chemin Feuillat
LYON

Maison à PARIS
15, rue du Débarcadère



Usines et Succursales

PARIS,
LONDRES, MILAN, TURIN
BRUXELLES, GENÈVE
DÉTROIT (Mich.)
CHICAGO, NEW-YORK

ESTHÉTIQUE, SILENCIEUSE & CONFORTABLE

La Voiture

RENAULT

Plait à la femme élégante

GALERIE D'EXPOSITION
53, Av. des Champs-Élysées
PARIS

FOOTBALL-RUGBY

ENTENTE
PARISIENNE

contre

U. S.
PERPIGNANAISE



1

1. Les Parisiens arrêtent une
descente dangereuse.



2

2. La lutte pour le ballon.



3

3. Une passe au milieu du terrain.



4

4. Une sortie de mêlée.

Le 11 novembre, au Parc des
Princes, l'Union S. Perpignanaise
a rencontré une sélection des clubs
de Paris. Après une jolie partie
très animée, les deux équipes firent
match nul par 3 points à 3.



LE GRAND PRIX DE LA TOUSSAINT, DISPUTÉ LES 1^{er} ET 2 NOVEMBRE, AU VÉLODROME D'HIVER, FUT GAGNÉ PAR SERGENT DEVANT DUPUY ET MOESKOP. — 1. LE SUISSE KAUFMANN, PEU HABITUÉ A LA PISTE DU PALAIS DES SPORTS, ÉLIMINÉ DANS SA SÉRIE. — 2. LEENE, LE CHAMPION DE VITESSE HOLLANDAIS FUT BATTU EN DEMI-FINALE PAR SERGENT. — 3. LE DÉPART D'UNE DES FINALES. — 4. MOESKOP, LE SPRINTER HOLLANDAIS, QUI DISPUTA LA FINALE. — 5. VAN NEK, QUI A BATTU DERUYTER ET L. GEORGET DERRIÈRE TANDEMS

Dupuy à une roue; 3^e manche (275 m.): 1^{er} Sergent; 2^e Dupuy à 3/4 de roue; 3^e Mceskop. — Tour de Lombardie: 1^{er} Girardengo en 9 h. 30; 2^e Belloni en 9 h. 38; 3^e H. Suter en 9 h. 52. — 9 novembre, Vélodrome d'Hiver. — Match Franco-Belge de demi-fond en 4 manches. Classement général: 1^{er} H. Fossier; 2^e Verkeyn; 3^e L. Vanderstuyft; 4^e Larrue. — 11 novembre. — Grand Prix de l'Armistice, Strasbourg-Paris (495 km.): 1^{er} J. Alavoine en 22 h. 21' 7"; 2^e H. Barthélémy à une roue; 3^e L. Buysse en 25 h. 41'. — 16 novembre, Vélodrome d'Hiver. — Prix Fogler-Rott (80 km. à l'américaine): 1^{er} Ellegard-Miquel en 2 h. 2' 41" 3/5; 2^e Deruyter-Berthet à une roue; 3^e P. Didier-L. Georget.

AVIATION

CEUX QUI TRAVAILLENT

JE ne veux pas parler des Allemands qui, pourtant, donnent au monde entier le plus bel exemple de persévérance et d'énergie qu'on puisse imaginer dans le domaine de l'aviation. Eux, les vaincus, se sont vite remis à l'ouvrage et possèdent des services aériens que nous devrions leur envier, si nous nous rendions compte. Ils savent, eux, que la nation avant la meilleure flotte de l'air sera la reine de l'univers.

Que leur exemple nous serve... avant qu'il soit trop tard !

Ce n'est pas des Allemands qu'il est question ici, mais des Américains. Ceux-ci, également, se sont aperçu des avantages procurés par la plus lourde que l'air. Alors qu'en Europe, nulle épreuve n'est même envisagée pour 1920, l'Aéro-Club d'Amérique et la Ligue Aérienne d'Amérique offrent pour l'année prochaine 2 millions de dollars et organisent les épreuves suivantes :

1^o Un derby aérien à travers le continent américain, organisé par la Ligue Aérienne d'Amérique et prévu pour juin ou juillet. 500.000 francs de prix (si le dollar est à 5 francs). Cette course sera internationale ;

2^o M. Thomas H. Ince a offert une somme de 250.000 francs (50.000 dollars) pour le premier pilote traversant l'Océan Pacifique ;

3^o M. Raymond Orteig a confié une somme de 125.000 francs (25.000 dollars) pour l'aviateur volant de New-York à Paris ;

4^o Une demi-douzaine de courses sont à l'étude, dont les prix varient entre 5.000 et 25.000 dollars.

Ceux que ces épreuves pourraient intéresser, n'ont qu'à s'adresser au secrétaire de l'Aéro-Club d'Amérique, 297 Madison Avenue, New-York City.

Avis aux amateurs ! — JACQUES MORTANE.

Informations.

Aux Etats-Unis, plus de mille personnes ont acheté, en ces huit derniers mois, des avions dont les prix variaient entre 10.500 et 125.000 francs. Ces appareils sont employés pour le sport, le tourisme et le transport commercial.

Le service aérien postal officiel n'est en somme qu'une façon élégante de knock-outer l'aviation. L'époque choisie pour l'inauguration coïncide justement avec le mois le plus défavorable à l'avion. En outre, alors que des compagnies privées se chargent de transporter pour la somme de 5 francs des colis assez lourds de France en Angleterre, l'administration des postes réclame d'abord l'affranchissement normal, plus une surtaxe de 3 francs par 20 grammes ! L'enthousiasme ne peut être considérable dans ces conditions et les P. T. T., avant peu, abandonneront l'entreprise en affirmant, chiffres en mains — bien entendu — que les dépenses excèdent les recettes. Ruse cousue de fil blanc.

Résultats techniques.

18 novembre. — Poulet venant de Kurachi atterrit à un mille de Nasirabad.

AUTOMOBILE

APRÈS LE SALON DE LONDRES

Du 7 au 15 novembre s'est déroulée à Londres, dans le hall de l'Olympia, la treizième exposition organisée par la *Society of Motors Manufacturers and Traders Ltd.* Cet événement classique, est-il besoin de le dire, fait en Angleterre tout autant sensation qu'en France notre Salon de l'Automobile. Mais pour nous, Français, il est également tout plein d'intérêt.

Non pas qu'il nous offre, à la vérité, bien des choses inédites. Sans doute, il y avait à l'Olympia de nombreuses nouveautés. Mais pour quelques-unes qui n'avaient pas encore franchi le Détroit, combien en est-il que nous avions déjà vues à Paris ? La chose est toute naturelle.

On a pu constater au Salon anglais — et j'excepte bien entendu les petites voitures, fort nombreuses, qu'on peut se procurer à des prix relativement peu élevés — que l'automobile était fort chère. Je dirai même, au risque de sembler paradoxal : plus chère qu'en France.

En ramenant les chiffres à des indications aussi générales que possible, on peut dire que le prix de la vie, en Angleterre, a doublé. En France, il a triplé durant ces cinq dernières années. Or, dans l'ensemble, le prix des voitures a, chez nous, seulement doublé. En d'autres termes, l'automobile est une des productions qui, en France, a le moins suivi la marche ascendante générale.

Il est un fait certain : c'est que les diverses composantes dont l'ensemble forme le prix d'une voiture, ont vu leurs prix croître à une allure beaucoup moins modeste.

Je ne parle pas de la hausse des salaires. Tout le monde en a au moins une idée générale. Mais la matière première ? L'acier a plus que triplé, l'aluminium a sextuplé, le fer a quintuplé ; tout est à l'avenant. Quant au charbon, je n'en dirai qu'un mot : faute de charbon, et conséquemment faute d'énergie électrique, nombre d'usines ont dû diminuer notablement leur production. Elles en sont réduites à ne travailler que 22 heures par semaine, soit la moitié de ce que permet la journée de 8 heures.

On voit donc que, tout compte fait, on pourrait s'étonner à juste titre que, les prix des composantes s'étant accrus dans des proportions fantastiques, le prix du total n'ait que doublé — surtout étant donné les conditions désastreuses dans lesquelles il faut se résoudre à produire. La raison en est que les constructeurs ont amélioré et modernisé leur outillage, et ont organisé leur production de façon plus rationnelle et, pour tout dire, plus scientifique qu'avant les hostilités. Mais ils se débattent souvent au milieu de difficultés qui semblent inextricables. Il n'en sera que plus honorable pour eux d'en sortir. — C. LAVILLE.

Informations.

NOTRE confrère *Automobilia* a fait une enquête auprès de nombreuses notabilités de l'Automobile au sujet de la création d'un autodrome. L'opinion est nettement en faveur de cette idée. Bablot, le coureur connu, rappelle notamment qu'il a donné jadis dans la *Vie au Grand Air* un modèle de piste établi de façon que les virages puissent être faits sans gêner ceux qui tournent. M. A. Clément se déclare partisan de l'autodrome si l'on trouve un terrain à proximité de Paris. Or, nous l'avons déjà indiqué et conseillé : il y a celui du Bourget qui pourrait être en même temps aérodrome et autodrome.

(Voir p. 27 l'article sur la Targa Florio).

YACHTING

LA NOUVELLE JAUGE INTERNATIONALE

LES Conférences se suivent et se ressemblent : elles travaillent lentement et péniblement et leur résultat est souvent décevant.

La Conférence internationale pour la course qui vient de se tenir à Londres n'a pas failli à la règle. La montagne n'a pas accouché d'une souris, mais de toute une portée de souriceaux. Nous voici en présence de quatorze séries internationales qui sont les suivantes :

Série française de 6 m. 50.

Série française de 8 m. 50

Classe A.

Classe de 1, 2, 3, 19, 15, 12, 10, 8 et 6 mètres internationaux modifiés.

Série suédoise de 30 mètres carrés de voilure.

Série suédoise de 40 mètres carrés de voilure.

Série internationale britannique de 18 pieds.

Série des Dinghy de 12 pieds.

Il semble que les Anglais ont accordé à chaque nation ce qu'elle demandait, pourvu qu'ils puissent faire de leur côté ce qui leur plaisait.

Si des nègres du Sénégal s'étaient présentés, nul doute qu'on aurait créé une série internationale de pirogues.

Tout cela est très regrettable : il est évident qu'aucun pays n'a la capacité sportive de se lancer dans quatorze séries internationales. Il va donc arriver ceci : chaque pays va choisir deux, trois ou quatre séries lui convenant. Il s'y spécialisera et le sport d'international deviendra national et peut-être local, ce qui est pis encore.

La France va prendre ses 6 m. 50 et 8 m. 50, l'Angleterre ses 18 et 12 pieds, et les pays du Nord, les 30 et 40 pieds carrés de voilure, et le sport international sera mort.

On pourrait objecter qu'il reste, pour six ans, l'ancienne jauge internationale qui a de nombreux bateaux et que, sur ce point, le sport demeurera international.

Malheureusement, la Conférence de Londres a accepté la modification des termes de la jauge qui est passée de la formule

$$\text{Rating} = \frac{L + B + \frac{1}{2}g + 3d + \frac{1}{3}\sqrt{3} - F}{2}$$

à cette nouvelle

$$\text{Rating} = \frac{4 + \frac{1}{4}g + 2d + \sqrt{S} - F}{2,5}$$

De plus, on a modifié les échantillons des coques et des mâts. Il suffira donc qu'on construise un bateau sur ces nouvelles données pour que tous les autres se trouvent surclassés.

Il n'y a guère que dans les classes A., 23 et 19 mètres que les anciens bateaux se trouveront être les mêmes, étant donné les prix fabuleux qu'ils atteindraient, s'il fallait les construire.

JEAN SAVOYE.

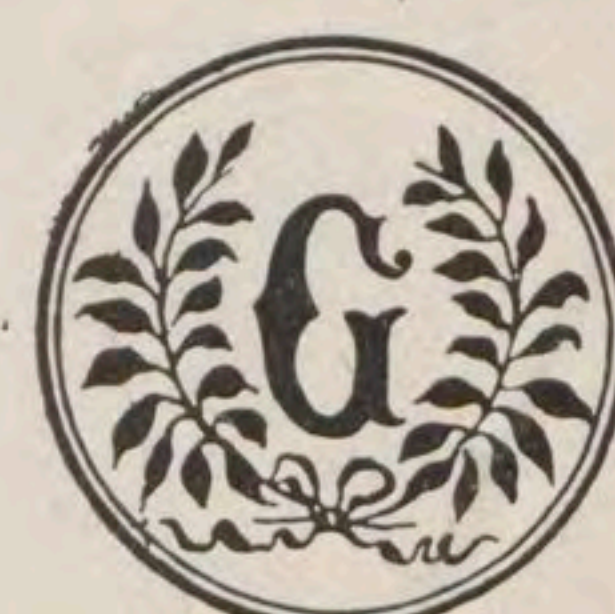
GOODRICH



SON PNEUMATIQUE SAFETY

EST LE

MAITRE ^{DE} LA ROUTE



La Vie au
Grand Air

Ceinture Anatomique pour Hommes

du **D^R NAMY**

**Élastique, Élégante
AMAIGRISSANTE**



Légère, indéformable, agréable à porter.
Sans pattes, sans boucles, sans bordure
rigide, évite tous les inconvénients des
modèles ordinaires.

Recommandée à tous les hommes qui com-
mencent à "prendre du ventre," ainsi
qu'aux sportsmen, automobilistes, cava-
liers, etc. Soutient les reins et les organes
abdominaux, combat l'embonpoint, et
procure bien-être, sécurité des efforts,
svelte de la taille.

Modèle A. En tissu élastique ajouré et pékiné,
filé cru, similisé, gommées tressées et azurées. Haut-
devant : 18 cm. (Tailles au-dessous de 40 fr.
95 cm.)

Modèle B. En tissu élastique ajouré à
Damiers "spécial contre l'obésité, filé cru, gommées
tressées et azurées. Haut, devant 22 cm. 45 fr.
(Tailles au-dessous de 105 cm.)

(Indiquer simplement la circonférence du
corps prise au milieu de l'abdomen et
la hauteur devant désirée.)

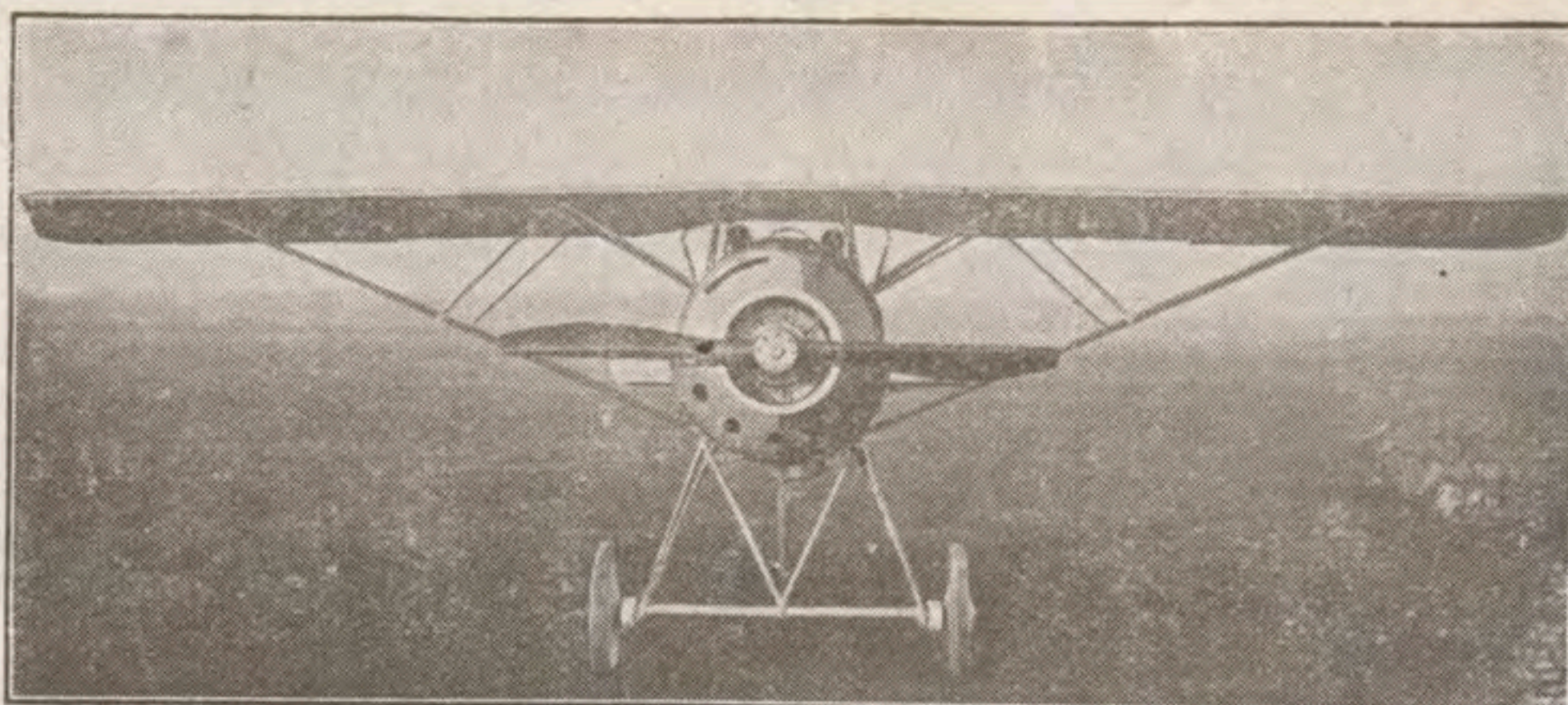
Expédition franco France et Étranger pour
les commandes accompagnées de leur valeur
en mandat-poste ou en un chèque sur Paris
et adressées à :

MM. BOS & PUEL FABRICANTS
BREVETÉS

234, Faubourg Saint-Martin - PARIS (à l'angle de la rue Lafayette)
Métro : Louis-Blanc.

Lire l'intéressante Notice illustrée sur la "Ceinture du Dr Namy",
adressée gratuitement sur demande.

"Aéroplanes Morane-Saulnier"



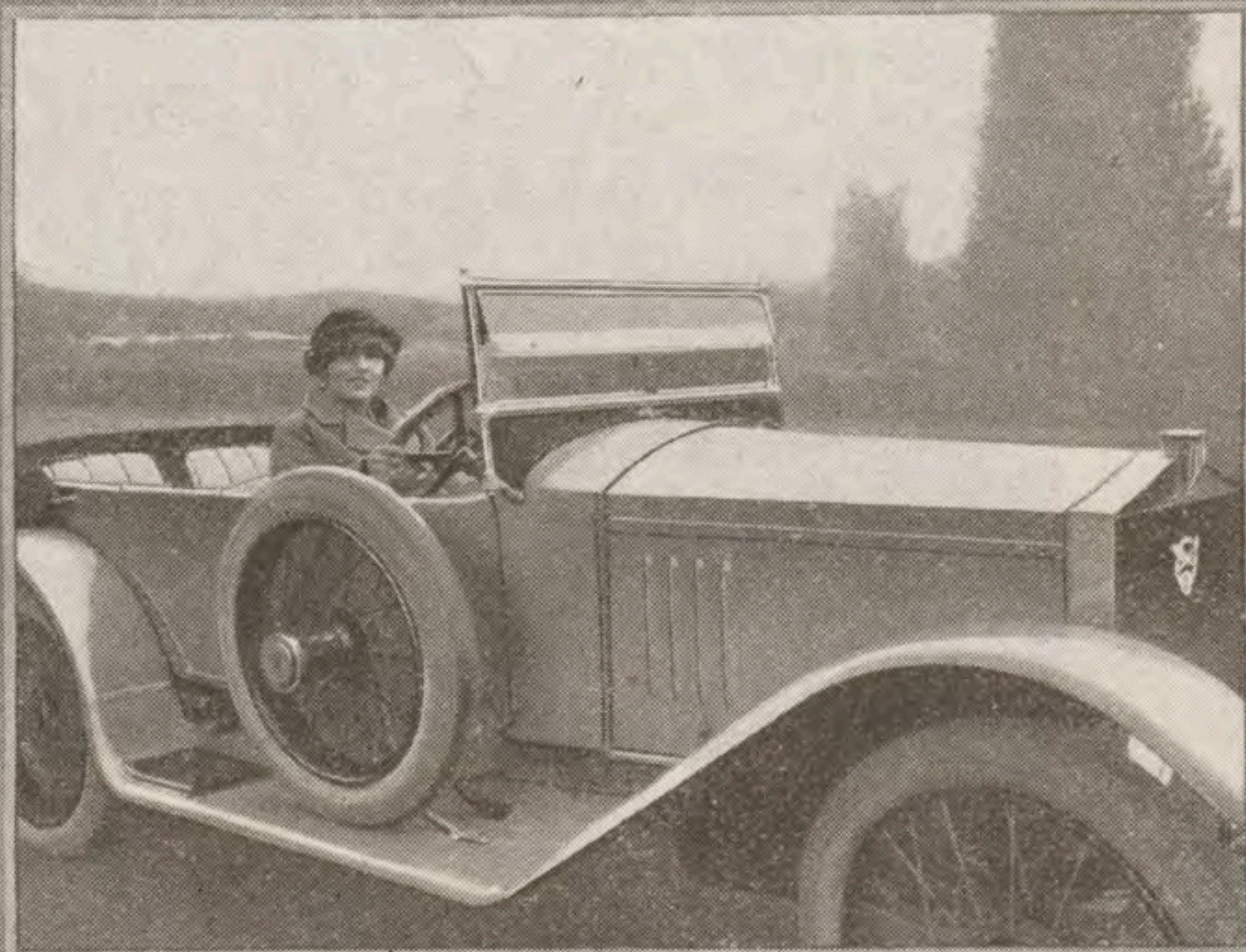
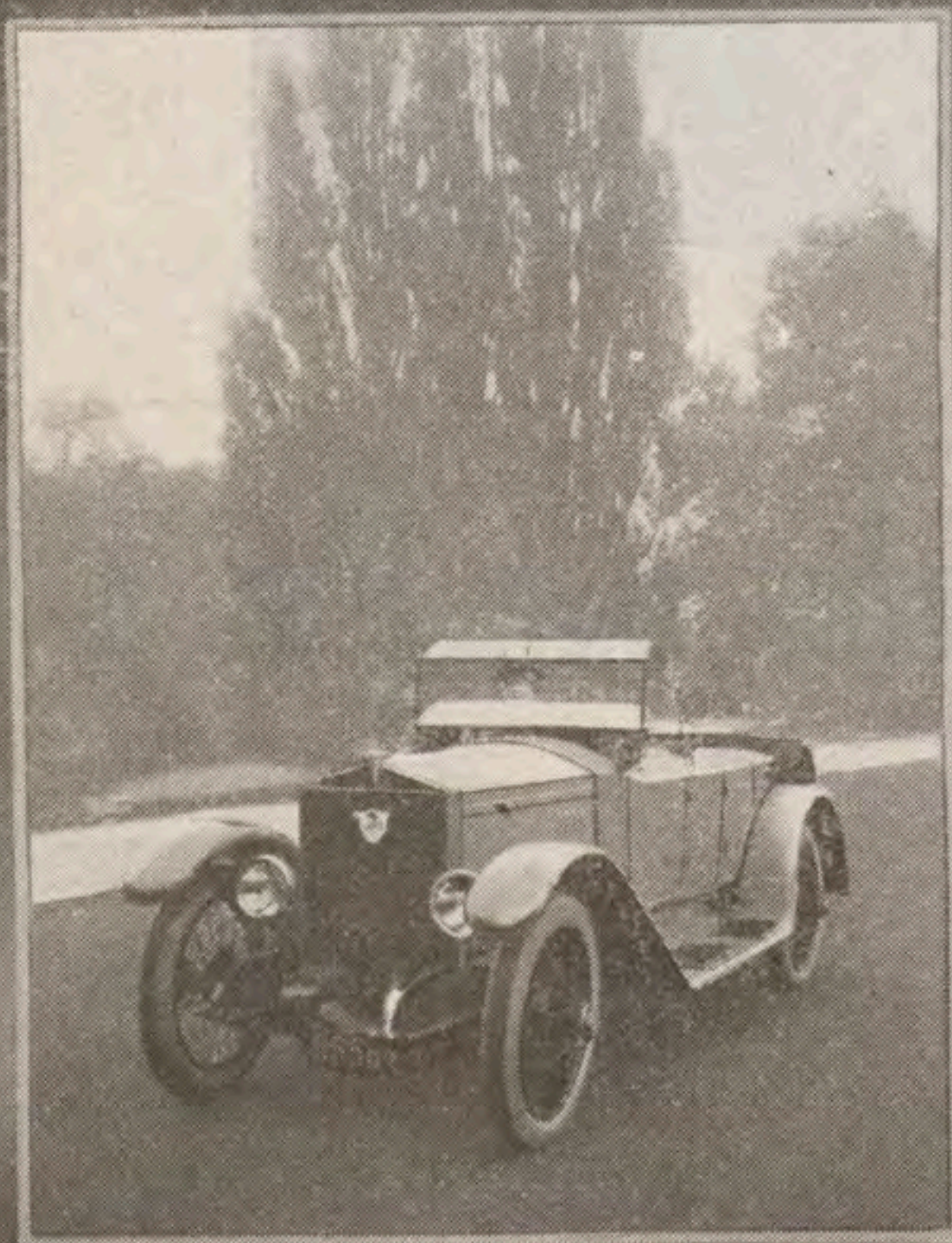
**Société Anonyme de
Constructions Aéronautiques**



3, RUE VOLTA

PUTEAUX (Seine)

M^{lle} FABRIS
de la Cigale



au volant
de sa

BIGNAN-SPORT

E. BESSON

Bignan-Sport 93, Champs-Élysées

TECHNIQUE SPORTIVE

Par C. Laville.

PERFECTIONNEMENT AUX CARROSSERIES

Les nouvelles formes de carrosseries torpédos permettent des arrangements qui augmentent notablement, sans exagérer l'encombrement, le confort et l'habitabilité de la voiture. Voici, par exemple, une sorte de meuble vide-poches qui était, au Salon de l'Olympia, présenté sur une voiture américaine (fig. 1). Ce meuble, disposé sur la cloison placée devant les passagers de l'arrière, contient une série de compartiments et de tiroirs, destinés à enfermer cartes, gants, lunettes et autres accessoires nécessaires pour faire du tourisme. De plus, il comporte une petite lampe appelée à rendre de grands services aux voyageurs assis sur les banquettes arrière et qui étaient, jusqu'à présent, assez mal partagés sous le rapport de l'éclairage.

Il va sans dire que chacun pourra modifier ce dispositif au gré de ses besoins.

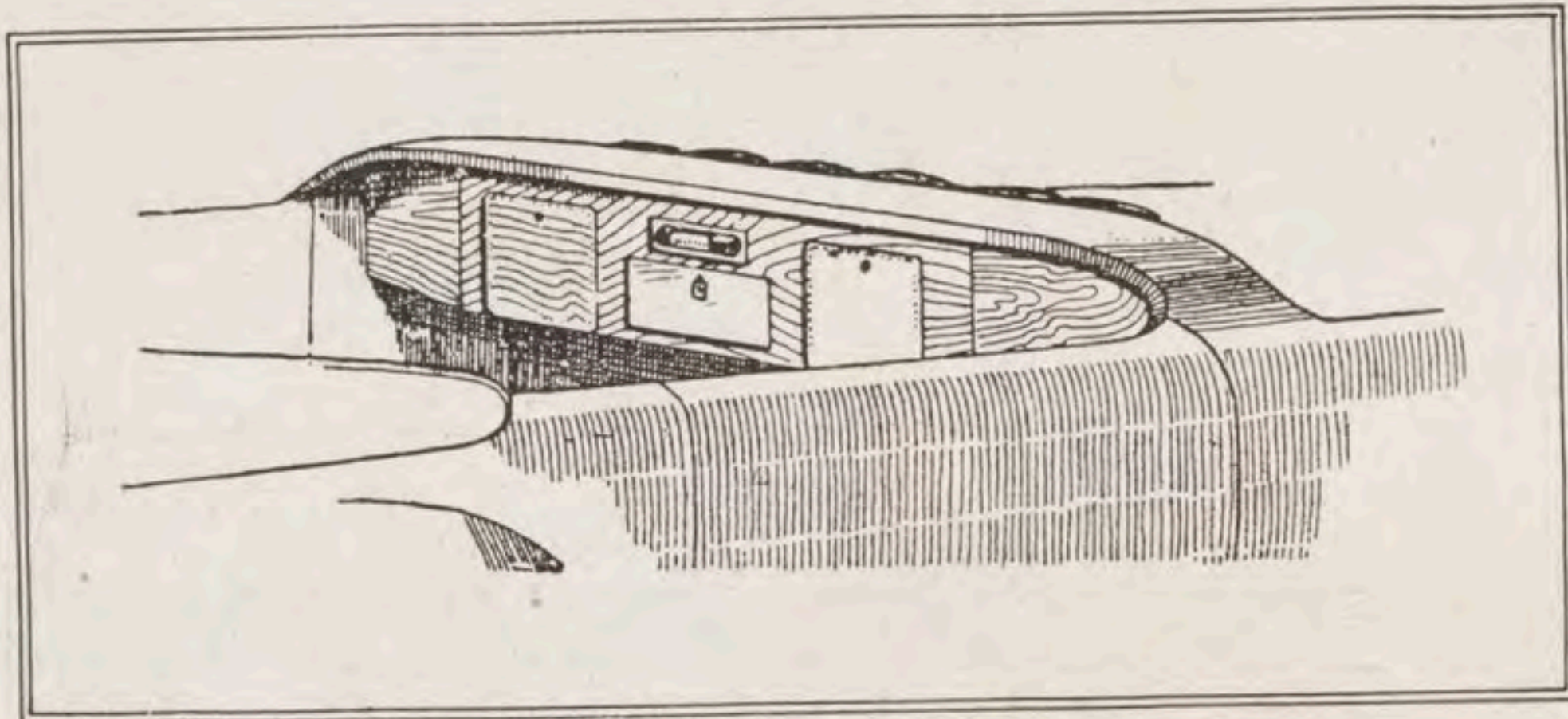


FIG. 1. — Un dispositif pratique sur une nouvelle carrosserie.

POUR NETTOYER LES BOUGIES. On fait maintenant des nettoyeurs de bougies au moyen d'une éprouvette métallique ou de verre sur laquelle on visse la bougie encrassée. L'éprouvette enferme de fines aiguilles d'acier libres ; on y verse un peu d'essence et l'on agite... Ces sortes de nettoyeurs se trouvent dans le commerce.

Notre confrère Automotor nous présente un dispositif à peu près analogue, qui a le mérite de pouvoir être réalisé par tout chauffeur, avec le matériel usuel qui se trouve à portée de sa main. Ce dispo-

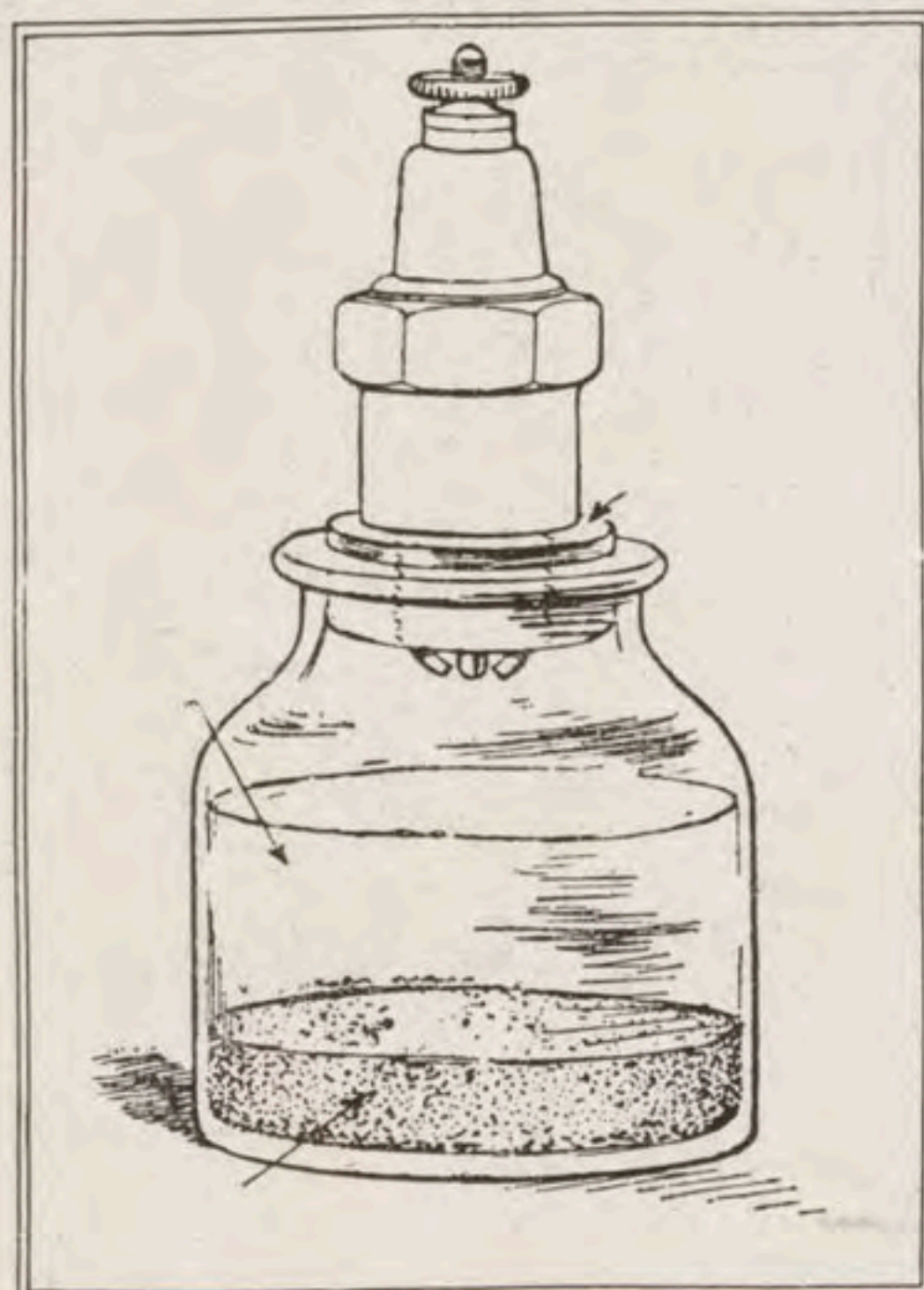


FIG. 2. — Appareil ingénieux destiné à nettoyer les bougies.

sitif est représenté sur la figure 2.

Après avoir fort justement fait remarquer à ses lecteurs que, si les bougies démontables sont, en théorie, aisément nettoyables avec un chiffon, la pratique nous montre qu'après un certain temps d'usage elles deviennent le plus souvent, malaisées à démonter, notre confrère présente son dispositif, qui permet le nettoyage sans séparation des pièces constituant de la bougie. On prend un flacon quelconque, à goulot assez large pour admettre un bouchon dont le filetage intérieur s'adapte à celui de la bougie. Par exemple, un pot de verre à vaseline fera excellemment l'affaire. On remplit ce pot, environ au quart, de sable à grains assez gros. On verse par-dessus, jusqu'aux trois quarts de la hauteur, de l'essence ou du benzol. On ferme le flacon au moyen d'un bouchon en bois tendre, préalablement percé d'un trou à un diamètre tel qu'on y puisse facilement visser la bougie.

Il ne reste plus qu'à agiter violem-

ment. Le sable forme abrasif et enlève le carbone, l'essence dissout l'huile et, après quelques instants, la bougie est parfaitement propre et bonne à remettre en service.

UNE VOITURE A MOTEUR EN ETOILE

Les Anglais ont présenté, au dernier Salon de l'Olympia, plusieurs réalisations d'un type de voiture qui n'est pas encore fabriqué en France : la voiture pourvue d'un moteur à cylindres disposés en étoile. Il s'agit, bien entendu, d'un moteur fixe. (Signalons, en passant, qu'une maison française compte présenter prochainement à sa clientèle un châssis muni d'un moteur à cylindres rotatifs.) J'ai déjà eu l'occasion (*Vie au Grand Air*, septembre, 1919, page 23) de présenter une voiturette anglaise à moteur trois cylindres rayonnants. Voici aujourd'hui la machine Enfield-Allday dont le dessin présente quelques caractéristiques nouvelles et intéressantes (fig. 3).

A l'avant, se trouve un moteur à cinq cylindres étoilés, placé de biais, de telle manière que l'axe de son arbre-manivelle est exactement en ligne droite avec celui de l'arbre de transmission, de l'arbre principal de la boîte des vitesses et de l'arbre portant le pignon d'attaque du différentiel. Le tout forme un ensemble à la fois léger, sobre, net et très mécanique.

A remarquer également la forme du châssis et la manière originale dont il est relié aux essieux par les ressorts du système Cantilever. Les deux traverses sur lesquelles sont fixées les extrémités des ressorts avant et arrière servent en même temps à fixer la carrosserie. Ce châs-

sis, quoique d'un dessin original, ne heurte pas la conception que nous avons d'une voiture légère et il est probable qu'il sera du goût de la clientèle anglaise.

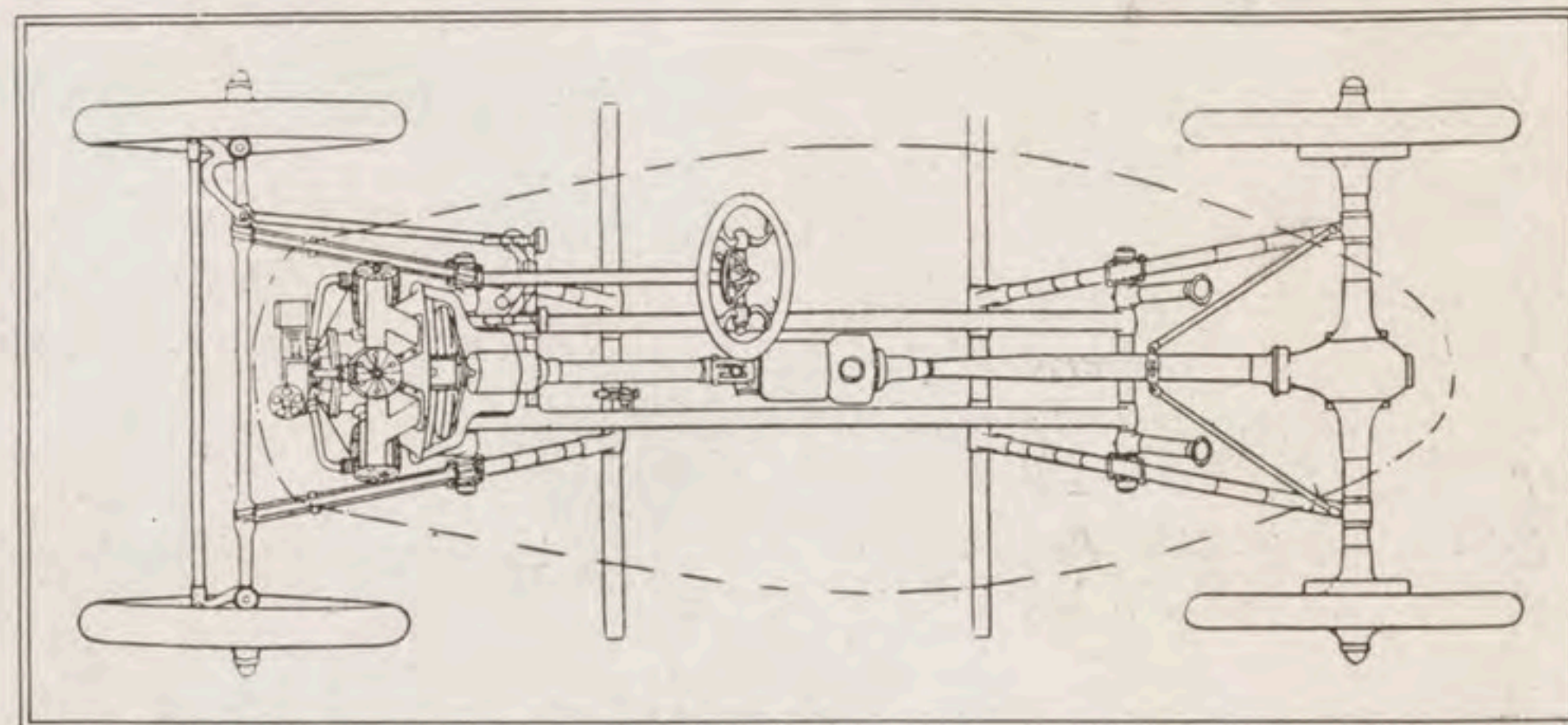


FIG. 3. — Vue en plan d'un châssis anglais à moteur 5 cylindres en étoile.

LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE AU JAPON.

Le nombre est encore assez restreint des personnes qui soupçonnent l'énorme importance industrielle acquise par le Japon en ces dernières années. Les Japonais ont une industrie métallurgique puissante, une industrie électrique florissante et une industrie automobile qui se crée... Voici un modèle de voiture légère (fig. 4), établie par un inventeur japonais et destinée à être aussi peu encombrante que possible. Le moteur, à deux cylindres verticaux à ailettes forme bloc avec la boîte des vitesses et est placé immédiatement au-dessous de la boîte des vitesses. Un arbre de cardan, très court, transmet la puissance aux roues arrière. Le réservoir à essence est situé à l'avant, sous les yeux du conducteur.

A remarquer que le refroidissement du moteur est activé par un ventilateur et que le siège avant peut

habituellement employés dans les ateliers de mécanique pour se décrasser les mains et, notamment, celui qui consiste à les laver au savon noir après les avoir enduites de sciure de bois. Ce procédé est, d'ailleurs, fâcheux pour les épidermes délicats.

En voici un autre, moins connu, mais très efficace et possédant, de plus, l'avantage d'assouplir la peau au lieu de la rougir et de la gercer : se vaseliner confortablement les mains, les frotter à sec l'une dans l'autre, puis les laver dans une eau aussi chaude que possible. La vaseline dissout le cambouis et l'eau chaude, en faisant fondre la vaseline, entraîne toutes les impuretés.

En vertu du principe qu'il vaut mieux prévenir que guérir, un moyen que je n'ai pu expérimenter mais qui est, paraît-il, d'une efficacité remarquable, consiste dans la pratique suivante : avant de se mettre au travail, se laver les mains en les savonnant fortement. Il sera préférable d'employer du savon noir ou du savon de Marseille, plutôt qu'un

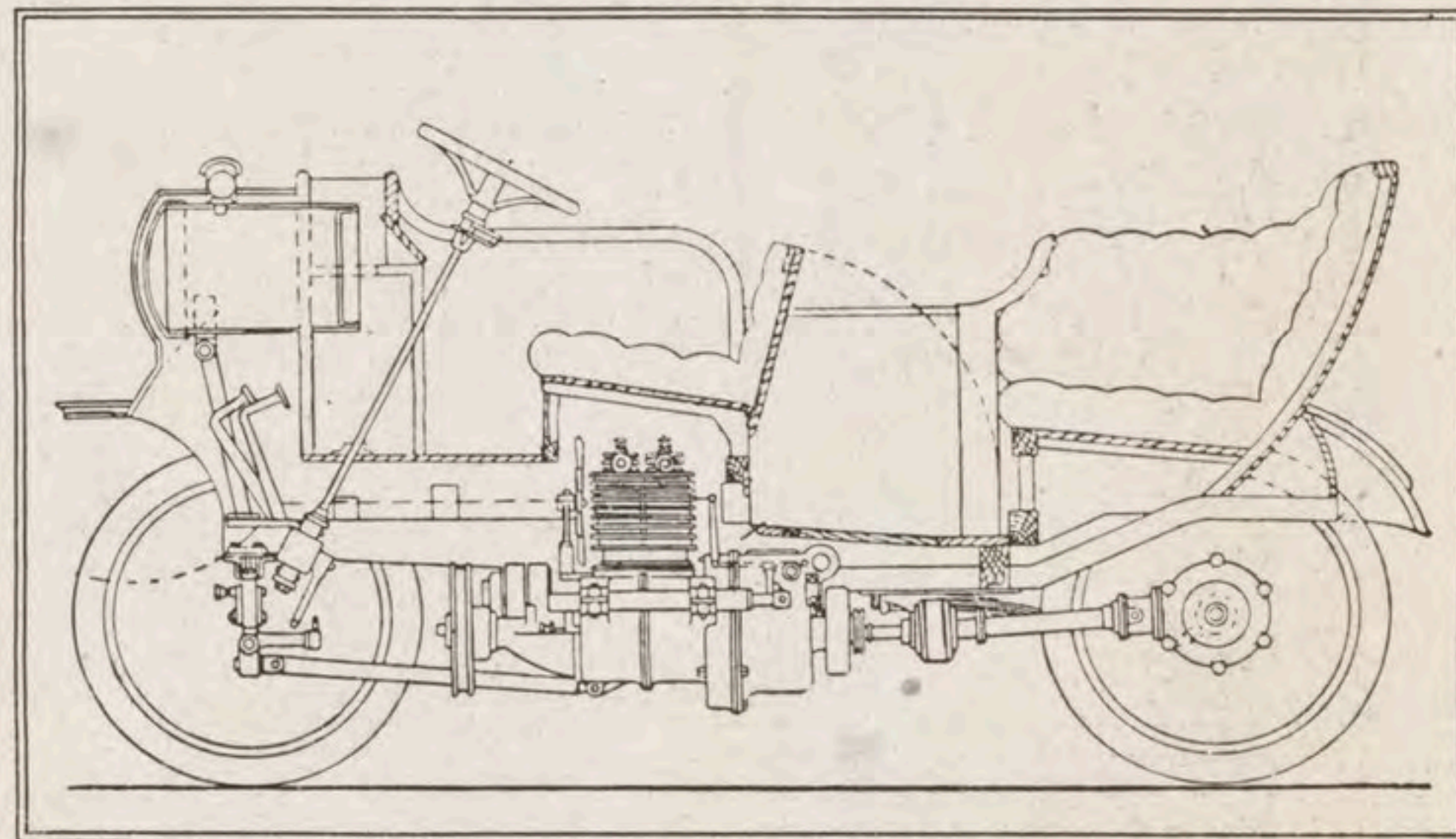


FIG. 4. — Une automobile d'invention japonaise.

basculer autour d'une charnière, de manière à rendre aisée la visite du moteur. Ce modèle de voiture n'est pas particulièrement original, mais il est d'une conception honnête et nous avons vu plus mal, en France et en l'an de grâce 1919.

CONTRE LE CAMBOUIS SUR LES MAINS

Beaucoup de propriétaires d'automobiles hésitent quelquefois à entre-

savon de toilette. Bien faire mousser le savon sur les mains. A partir de ce moment, éviter de les tremper à l'eau, mais continuer à se frotter les mains jusqu'à ce que le savon ait séché sur la peau. On peut alors se mettre au travail : le savon a bouché les pores de la peau, où ne peut plus pénétrer le cambouis. Un simple lavage à l'eau de savon, puis à l'eau claire, après le travail et les mains en ressortent parfaitement nettoyées.

C. LAVILLE.

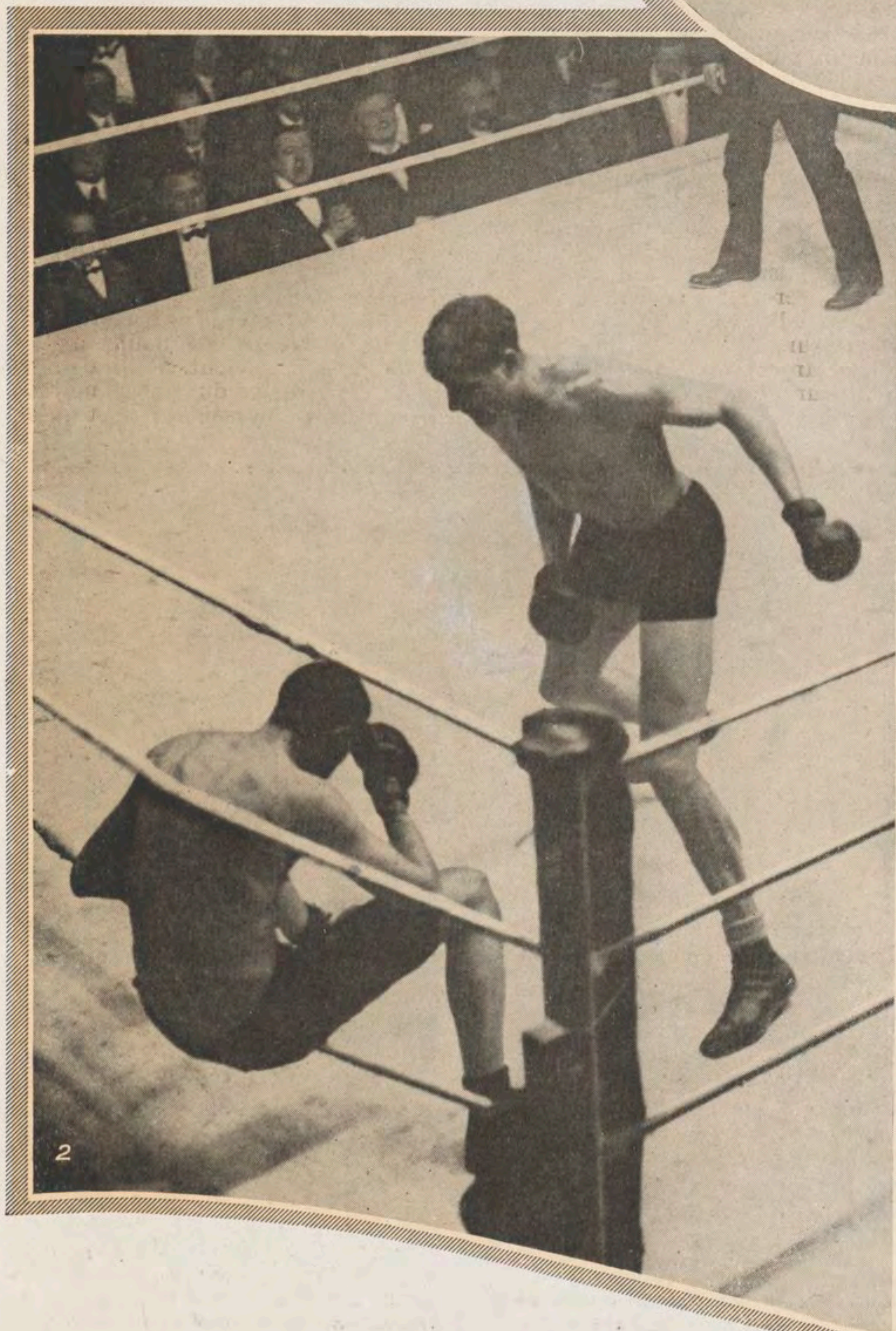
BOXE

Le 20 novembre, au Stadium d'Holborn, Bombardier Wells qui s'obstine à essayer de reprendre sa place de champion, rencontrait le poids lourd Townley, de Buckenhead. Il le battait aisément et, au 9^e round, les seconds de son adversaire jetaient l'éponge. — 1. Bombardier Wells attaque. — 2. Townley est envoyé dans les cordes. — 3. Townley à terre.



BOXE

BOMBARDIER
WELLS ESSAIE
DE REVENIR



**POUR NOËL
et le JOUR DE L'AN**

quoi de plus utile à offrir qu'une
BICYCLETTE

Elims Pierre

La machine des Grands Champions.

Il n'y a que la bicyclette Elims Pierre
montée par **Marcel Berthet**, qui soit
parvenue à battre l'as des as italien, le
célèbre **Girardengo**.

10, Faubourg Montmartre - PARIS

Catalogue. — Facilités de paiements par Bons Dufayel.

**POUR CONSTRUIRE SA MAISON
RENDEZ-VOUS DE CHASSE**



L'OUVRAGE DE L'HABITATION

25, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS

Permet de construire soi-même sa maison ; con-
tient 200 études de plans, coupes, élévations avec
devis de maisons exécutées dans toutes les régions
de la France, expédié contre mandat-poste de 16 fr.

DEMANDEZ **LA TOURISTE**
BANDE MOLLETTIÈRE
SPIRALE EXTENSIBLE

Trois Courbes
Supprimant tout glissement.

Qualité recommandée : Les Alliés. — En vente dans les
G^{rs} Magasins, M^{rs} de Chaussures, Nouveautés, Sports.
G^{ns} : La Touriste, Paris.

PELADE NOTICE GRATUITE
BENIT, pharmacien
27, rue Matabiau, Toulouse.



**TOUT pour
tous SPORTS
FOOTBALL
ALLEN**

42, Rue Étienne-Marcel
Louvre 14-19

Catalogue illustré franco

**JEUNES GENS
CLASSES 1920-1921**
réformés, personnes faibles, rendez-
vous forts et robustes par la nouvelle
méthode de culture physique de cham-
bre, sans appareils 10 minutes par jour,
pour créer une nation forte et saine
et défendre la patrie.

Brochure contre timbres.
Professeur **WEHRHEIM**,
Le Traya (Var)

ACCUMULATEURS DININ

DÉMARRAGE ET ÉCLAIRAGE

DES AUTOMOBILES

et **TOUTES APPLICATIONS**

SOCIÉTÉ DES ACCUMULATEURS ÉLECTRIQUES

Anciens Établissements **ALFRED DININ**

Société Anonyme au Capital de 3.000.000 de Francs

USINES ET BUREAUX

18, Route de Cherbourg

NANTERRE (Seine)

— TÉLÉPHONE WAGRAM 95-53 —

MAISON DE VENTE

49, Rue St-Ferdinand

PARIS (XVII^e)

— TÉLÉPHONE WAGRAM 29-14 —



LA RENOMMÉE DU "MOTEUR BALLOT" EST MONDIALE

